



**EL ACUERDO PESQUERO CON PORTUGAL
SATISFACE A LOS ARMADORES**

**REDUCCION DE LICENCIAS DE ALTURA
EN AGUAS COMUNITARIAS**

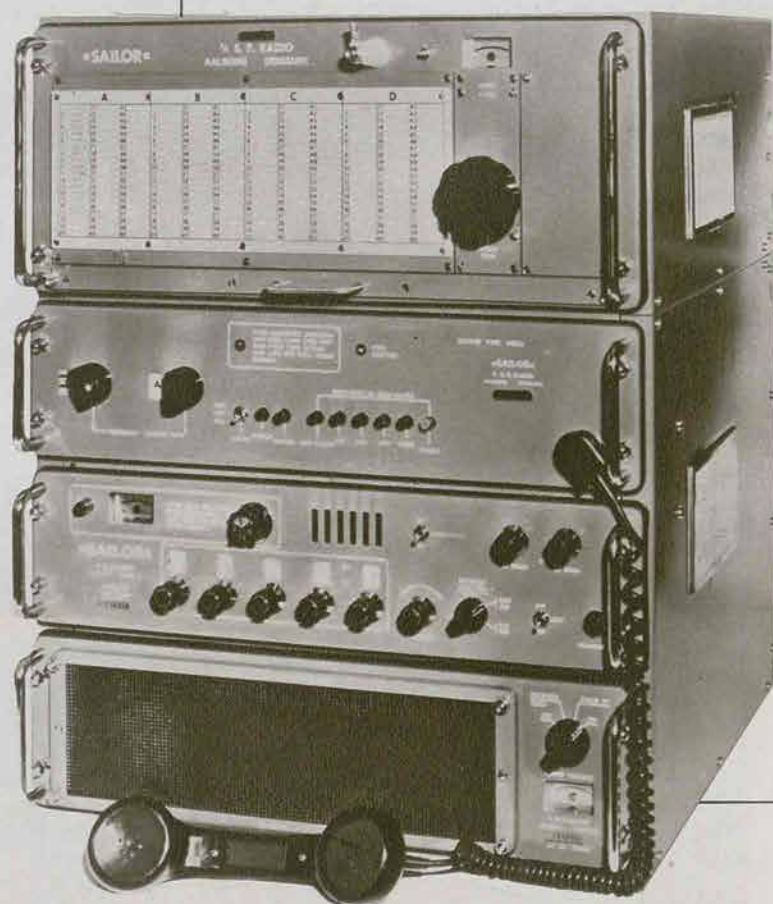
**U.S.A. AUMENTA LAS CONCESIONES
PESQUERAS A ESPAÑA**

LA GUARDIA, PUERTO CAMPEON LANGOSTERO



UN BUEN MEDIO DE COMUNICACION EN LA MAR, ES UN COMPAÑERO SEGURO PARA LA TRIPULACION.

Sailor **BLU ONDA-CORTA PROGRAMADO**



Pesca, Marina Mercante... cuando se está en la mar, un buen medio de comunicación es una seguridad permanente: mensajes a puertos, llamadas a domicilio, etc.

EL SAILOR ONDA CORTA PROGRAMADO, es un compañero seguro para toda la tripulación:

- Consta de 8 unidades que pueden ser combinadas, para adaptarse a todo tipo de barcos.
- Todas las unidades están montadas en rack de 19".
- Potencia del transmisor banda de:
1,6-4,0 MHz 400 W PEP
de 4 MHz a 25 MHz 800 W PEP (**auténticos**).
- Totalmente sintetizado, transmisor y receptor.
- El transmisor, extremadamente compacto, puede ser instalado más de 200 m. separado del resto del sistema. De este modo la situación para la estación radio y la antena puede ser elegida independientemente, obteniéndose las máximas ventajas.
- Se ha hecho lo "imposible" para todas las instalaciones posibles.
- Sencillo manejo.
- Selección automática de banda para transmisor y receptor.
- Funcionamiento simplex y duplex.
- Aprobado por la S. M. M.



Agentes Generales para España

PCP

ELECTRONICA APLICADA, S. A.
SISTEMAS Y SERVICIOS ELECTRONICOS

Goya, 39. Madrid-1. España. Télex: 23239 PCP. E. Teléfono: 401 4458
Laboratorio y Fábrica: Iturbe, 5. Madrid-28. Teléfonos: 274 7642 y 274 7716
Dirección Telegráfica: PCPESA.

DELEGACIONES REGIONALES Y SERVICIOS DE ASISTENCIA TECNICA EN TODO EL LITORAL.

Revista mensual ilustrada de divulgación profesional y social, dirigida a los trabajadores del mar.

Editor:

Instituto Social de la Marina (Ministerio de Sanidad y Seguridad Social).

Redacción y Administración:

Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina.

Génova, 24, planta séptima.
Tels. 419 39 63 y 419 07 24
Madrid-4 (España).
Telegramas: INSOMAR
Telex: 23746 y 22107.

REDACCION

Corresponsales:

En España: Almería: José Asenjo Sedano. Arrecife de Lanzarote: Alonso González Corujo. Barcelona: Enrique Serra Navarro. Bilbao: Adolfo Roldán. Cádiz: Eugenio Sánchez Guzmán. Cartagena: José Manuel Masip. Castellón: Antonio Fernández Suárez. Ceuta: José Luis Villaplana. Gijón: Raimundo Rodríguez Morán. Huelva: David León Herrero. La Coruña: Mario Otero Iglesias. Las Palmas: Juan F. Fonte. Lugo: Narciso García Fernández. Málaga: Felipe Peña Vázquez. Melilla: Luis Pérez Gutiérrez. Palma de Mallorca: Luis Ventura. San Carlos de la Rápita: Luis Millán Roca. San Sebastián: Javier de Aramburu. Sevilla: Mario Díaz Capmany. Santa Cruz de Tenerife: Valentín Pedraza. Tarragona: Antonio Escudero Martín. Valencia: Francisco Albert. Vigo: Joaquín Rolland. **Colaboradores en los principales puertos de la costa peninsular e insular.**

En el extranjero: Amberes: M. A. Peña de la Torre. Londres: José Villanueva de Gómez. Dublín: John de Courcy Ireland. Nueva York: José María Carrasquero. Saint-Pierre et Miquelon (América del Norte): José Luis Lourido. Saint-John's (Terranova): Fernando Torre. Lima: Samuel Bermeo Arce.

Redacción Central:

Redactores: Mauro Rodríguez Sánchez y Paloma Caballero.

Secretarías de Redacción: Juanita Morillo González y Charo S. Harquindey.

Director:

Joaquín Vidal.

Servicio de cierre: Inagra, S. A. Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid.

Imprime: Hauser y Menet, S. A. Plomo, 19. Madrid-5.
Depósito legal: M. 16.516-1963.

Madrid

REDUCCION DE LICENCIAS DE PESCA DE ALTURA EN AGUAS COMUNITARIAS

MADRID.—España ha tenido que aceptar finalmente una reducción en el número de licencias para la pesca de altura en aguas de los nueve de la CEE, durante el presente año 1980. La última ronda de negociaciones finalizó, el día 5 de febrero, con la aceptación por parte de la delegación española de la última e inflexible oferta de la comisión: 168 (o 169, la cifra exacta no se sabrá hasta la firma del acuerdo) licencias para la pesca de altura (merluza, fundamentalmente) y el mantenimiento de las condiciones para la pesca de bajura que rigieron el año pasado.

La propia delegación española reconoce que el acuerdo no es satisfactorio, pero señala que es "el único posible". En las cuatro difíciles sesiones de trabajo hispano-comunitarias, celebradas desde el pasado mes de noviembre, se ha pasado de una oferta inicial de 126 licencias a las 153 propuestas en enero —que fueron rechazadas de plano, alegando por parte española, fundamentalmente, motivos políticos, es decir, la repercusión en el País Vasco—, y a las 168 o 169 acordadas finalmente.

El hecho es que, tal y como anunció la CEE desde el primer momento,

los pesqueros españoles que faenan en aguas comunitarias deberán reducir tanto su número como sus capturas: doscientas licencias y 14.000 toneladas de merluza en 1979, frente a 168 licencias y 11.870 toneladas en 1980. La Comunidad Económica Europea alega que se ha impuesto a sí misma una reducción de su esfuerzo pesquero y que España, país tercero, no podía recibir un trato más favorable. Fuentes de la misión española ante la CEE afirman que el que España sea candidata a la adhesión ha influido notablemente: "Si no fuéramos candidatos, nos habrían expulsado de sus aguas, como hicieron con la flota soviética o la japonesa", dijo el embajador, Raimundo Bassols.

AMENAZA DE RUPTURA

Pese a todos los esfuerzos por poner buena cara al mal tiempo, los miembros de la delegación española no ocultaban su desánimo: el principio de reducción de licencias y capturas perjudica grandemente a nuestro país. Aunque el proceso de adhesión marche rápido, todavía habrá que negociar nuevos acuerdos pesqueros en 1981 y 1982.

"Cuando entremos en el Mercado Común nos encontraremos con un nivel de partida muy bajo", afirmó un experto español. La misma fuente criticó muy duramente la actitud de Francia, cuyos representantes, al parecer, se han mostrado inflexibles frente a las peticiones españolas en materia de pesca de bajura.

El señor Bassols afirmó por su parte: "Hay un país que dificulta especialmente nuestra labor y que no ha querido ceder lo más mínimo para mejorar las condiciones de la pesca de bajura".

El embajador español recordó que, para alcanzar este acuerdo final, el Gobierno arriesgó incluso la ruptura de las relaciones pesqueras con la Comunidad. El subsecretario de Pesca, Miguel Albásolo, señaló, por su parte, que, a fin de evitar que los pesqueros españoles no puedan regresar a los caladeros europeos antes del próximo mes de marzo, habían propuesto a las autoridades de la CEE dos fórmulas que permitirían agilizar los trámites burocráticos. "Parece que aceptan el principio, pero que quieren estudiar con más detenimiento las condiciones exactas" añadió. ■

EL ACUERDO PESQUERO CON PORTUGAL SATISFACE A LOS ARMADORES

MADRID.—El acuerdo pesquero con Portugal, firmado el pasado día 1 de febrero, ha sido calificado de "aceptable" por los armadores gallegos, pese a que en la modalidad de arrastre se han obtenido 11 licencias menos que el año pasado.

También para el director general de Pesca, Gonzalo Vázquez, el acuerdo es "equilibrado", ya que España —dice— no ha salido malparada de estas negociaciones y no ha tenido que renunciar a la totalidad de sus pretensiones, como tampoco lo ha hecho Portugal.

Las conversaciones, de tres días, fueron difíciles y duras, a tal punto que momentos antes del acuerdo se creía que sería necesaria la negociación a más alto nivel. Las máximas divergencias, según explicó después a la agencia Efe Gonzalo Vázquez, se han centrado en concretar el número de licencias para arrastre y cerco. Para la primera modalidad, las discusiones se debieron a la política portuguesa de disminuir el esfuerzo pesquero entre las 6 y las 12 millas. Las otras dificultades procedieron de la misma teoría de disminuir esa intensidad de pesca en la flota española del Norte de cerco para equilibrarla con la del Sur, con menos capacidad.

Gonzalo Vázquez, al referirse a la tensión habida, reconoce que algunos armadores llegaron a tal punto de nerviosismo que en ocasiones llegó a ser ingobernable. Este nerviosismo fue particularmente evidente entre los de la flota de Huelva, que se preocupaban por la forma en que habrán de repartirse las licencias. Sobre este aspecto, el director general de Pesca asegura que "el criterio de distribución será justo y equitativo, de acuerdo con el grado de participación de los diversos puertos y teniendo en cuenta las singularidades y necesidades de cada uno de ellos".

EL ACUERDO

Las licencias concedidas por Portugal a través de este nuevo acuerdo anual se reparten de la siguiente manera:

— **Arrastreros:** 89 licencias —30 al Norte del cabo de Roca (nueve de seis a 12 millas y 30 de 12 a 200) y 50 al Sur del cabo de Roca (15 de seis a 12 millas y 35 de 12 a 200).

— **Volanta:** 55 licencias (30 al Norte del cabo de Roca y 25 al Sur, todas ellas entre las 12 y las 200 millas).

— **Trasmallo:** 38 licencias (todas al Norte del cabo de Roca, siendo 19 de ellas entre las 6 y las 12 millas y otras 19 entre las 12 y las 200).

— **Palangre:** 53 licencias (15 al Norte del cabo de Roca y 38 al Sur, todas ellas entre las 12 y las 200 millas).

— **Palometa:** 165 licencias (135 al Norte del cabo de Roca y 30 al Sur, todas ellas entre las 12 y las 200 millas).

— **Cerco:** 70 licencias (60 al Norte del cabo de Roca y 10 al Sur, todas ellas entre las seis y las 12 millas).

En líneas generales, las cifras son similares a las del acuerdo del año pasado, registrándose la mayor disminución en la modalidad de arrastre, en donde, de 100 licencias existentes, España ha visto reducido el número a 89. Sin embargo, en la palometa, que disponíamos de 156 licencias, hemos pasado a 165, con un aumento de nueve. ■

ESTADOS UNIDOS

AUMENTA

LAS CONCESIONES

PESQUERAS A ESPAÑA

MADRID.—La Embajada de los Estados Unidos en Madrid anunció que, debido a circunstancias especiales, la concesión de pesca de merluza por parte de barcos españoles durante 1980 será de 5.000 toneladas.

La cooperación en temas pesqueros fue una de las materias que se discutieron durante la reciente reunión del Presidente Carter y el presidente Suárez en Washington.

La nueva concesión es tres veces mayor que la de 1979, para efectuarse dentro de las 200 millas jurisdiccionales norteamericanas, añadió el portavoz de la Embajada. Los Estados Unidos están ofreciendo a España también la oportunidad de capturar 500 toneladas de merluza rosada, 1.000 toneladas de otras clases de peces de aleta, 50 toneladas de "butterfish" y 25 toneladas de caballa.

El portavoz concluyó diciendo que "espera que este aumento proporcionará un beneficio sustancioso para España en este momento en que los esfuerzos para ayudar a la industria pesquera nacional están siendo intensificados en todo el mundo". ■

NEGOCIACIONES CON MAURITANIA

Según últimas noticias recibidas en la Redacción, cuando el presente número de la revista se haya distribuido habrá viajado a Mauritania una delegación española para negociar un acuerdo pesquero con aquel país.

Las bases de la mencionada negociación serán el futuro de IMAPEC y la continuidad en la pesca de las flotas españolas. Estas flotas son la de cefalópodos, integrada por 130 barcos; la de Cádiz, con 36, que suman 14.000 toneladas, y la artesanal canaria, con 80 barcos, que hacen un total de 6.000 toneladas.

Al parecer, la negociación con Mauritania no será fácil, en principio, pues este país anunció que iniciaba una nueva política pesquera, la cual, a juicio de observadores españoles, podría ser extremadamente nacionalista. ■

Se celebrará en Lanzarote PRIMERA CONVENCION SOBRE CULTIVOS MARINOS EN ESPAÑA

MADRID.—Organizada por la Subsecretaría de la Marina Mercante se va a celebrar en el próximo mes de marzo, en la isla de Lanzarote, la I Convención Nacional sobre Cultivos Marinos en España, "Concumar I".

El tema inaugural será "La importancia de los cultivos marinos mundiales y nuevas técnicas" y existirán diversas ponencias de carácter científico, como: "Especies cultivables de interés comercial, nivel de conocimiento y de explotación actual en España", "Reposición e incremento de la producción natural", "Investigación existente y deseable para el desarrollo de los cultivos marinos y problemas derivados" y "Cultivos de algas".

Ponencias de carácter económico serán las tituladas: "Zonas o regiones de interés para desarrollo de los cultivos, su incidencia o incompatibilidad con otras actividades", "Ventajas e inconvenientes de explotaciones comunitarias, privadas o estatales", "Apoyos financieros, créditos, créditos de campaña, seguros" y "Rendimiento de los distintos tipos de cultivo".

Todas las ponencias contemplarán expresamente la aplicación de sus conclusiones a las islas Canarias.

Según impresiones recogidas en la Subsecretaría de la Marina Mercante y Pesca, se va a dar una atención preferente a la promoción de los cultivos marinos, por lo que la convención que ahora se anuncia es considerada del máximo interés. ■

SE CELEBRO EN MADRID LA SEXTA RE EXTRAORDINARIA DE LA I.C.C.A.T.

MADRID.—La VI Reunión ordinaria de la Comisión se celebró en Madrid (España), del 14 al 20 de noviembre de 1979.

Una semana antes, del 7 al 13 de noviembre y en el mismo lugar se reunió el Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS).

Las Subcomisiones 1, 2, 3 y 4 y el Comité Permanente de Finanzas y Administración (STACFAD) celebraron sesiones durante la reunión de la Comisión. De los 19 países que componen la Comisión, 17 enviaron delegaciones. En calidad de observadores estuvieron presentes nueve países no miembros de ICCAT y diez organismos internacionales.

A continuación destacamos los puntos más importantes tratados en la reunión de 1979:

1.º La Comisión, considerando que el procedimiento de votación seguido en relación con la regulación sobre el patudo, recomendada en la reunión de 1978, no había sido el adecuado, decidió estudiar de nuevo dicha cuestión. La Comisión adoptó una regulación de talla mínima referente al patudo, introduciendo alguna modificación previa:

— Que las partes contratantes adopten las medidas necesarias para prohibir toda pesca y desembarque de patudo (*Thunnus obesus*) con un peso unitario inferior a 3,2 kilos, hasta el 31 de diciembre de 1983.

— No obstante la disposición anteriormente señalada, las partes contratantes podrán conceder unas tolerancias a los barcos que hayan capturado incidentalmente patudo con un peso inferior a 3,2 kilos, a condición de que dicha captura incidental no exceda del 15 por 100 del número de peces por desembarque de la captura total de patudo de dichos barcos.

— En el curso de la reunión de la Comisión que se celebre en fecha previa y cercana a la del vencimiento de las normas de regulación antes mencionadas, éstas serán sometidas a estudio con vistas a su posible prolongación.

2.º Se decidió mantener las regulaciones sobre el atún rojo (*Thynnus Thynnus*), es decir, la regu-

lación de talla, hasta que la Comisión decida en otro sentido, así como la regulación dirigida a limitar la mortalidad por pesca del atún rojo a los recientes niveles, durante un periodo adicional de dos años.

3.º Se estableció un procedimiento para recomendar a los países miembros la adopción del esquema ICCAT de inspección en puerto, que ya había sido aprobado por la Comisión en 1978.

4.º Fue ampliamente debatida la propuesta de la delegación francesa de introducir enmiendas al Convenio, con el fin de permitir la incorporación de la Comunidad Económica Europea a la Comisión. Los países miembros que deseen solicitar aclaraciones respecto a las enmiendas propuestas, deberán dirigirse directamente a la CEE o al Gobierno francés, que han ofrecido facilitarlas.

5.º Se examinó el presupuesto ordinario presentado por el secretario ejecutivo. Se introdujeron algunos cambios, adoptándose un total de 625.000 y 750.000 dólares para los años 1980 y 1981, respectivamente. Sin embargo, se decidió que el presupuesto para 1981 sería reconsiderado en el curso de la próxima reunión de la Comisión.

6.º El Programa Año Internacional Listado fue sujeto a examen y se adoptó el presupuesto revisado, conviniéndose en que los correspondientes a los años 1981 y 1982 serían estudiados de nuevo en futuras reuniones.

7.º Se debatió la cuestión de introducir importantes cambios en el

sistema seguido para redactar el informe del SCRS a la Comisión. Se acordó que en 1980 la reunión de relatores empezaría el lunes 3 de noviembre, pudiendo participar todos los científicos interesados. Las sesiones del SCRS darán comienzo el jueves 6 de noviembre. Se redactarán dos informes, uno conteniendo los nuevos resultados de la investigación científica, y el segundo presentará un nuevo resumen de los análisis de "stocks" y de las recomendaciones.

8.º En 1980 se celebrará una II Reunión extraordinaria de la Comisión —sustituyendo a la Reunión del Consejo— en Madrid, España. Dicha decisión se tomó en vista de que será necesario volver a examinar tanto el presupuesto ordinario como el presupuesto listado.

9.º Se eligieron los siguientes cargos para el periodo bienal 1980-1981: Presidente de la Comisión, doctor L. Koffi (Costa de Marfil); primer vicepresidente, H. Rosa (Brasil); segundo vicepresidente, T. Isogai (Japón); presidente del Comité Permanente de Finanzas y Administración, C. J. Blondi (USA), y presidente del Comité Permanente de Investigación y Estadísticas, A. Fonteneau (Francia).

PROGRESOS CIENTIFICOS

10. El SCRS y la Comisión aprobaron la celebración de tres reuniones en el curso del próximo año. Se trata de la reunión del Subcomité Listado, del Grupo de Trabajo sobre túnidos tropicales juveniles, y reunión de cargos del SCRS. Provisionalmente, se acordó que se celebrasen en Brest, Francia, hacia finales de mayo y principios de junio.

11. Los progresos científicos más importantes son los siguientes:

a) Nuevas estimaciones de captura de rabil y patudo, especies que en el pasado han sido a menudo identificadas erróneamente.

PROSPECCION EN EL LITORAL AFRICANO

Técnicos españoles van a realizar una prospección acústica en el marco de la CEECAF, que abarcará desde Senegal hasta Guinea Ecuatorial. Esta prospección se hará a bordo del buque oceanográfico español "Cornide de Saavedra" y forma parte de las acciones españolas de colaboración con los países marítimos africanos. ■

MEJORA LA CARTERA DE PEDIDOS DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES

MADRID.—A principios de 1980, la cartera de pedidos de los astilleros nacionales era de 207 buques, con 1,26 millones de toneladas de registro bruto y 1,37 de re-

gistro bruto en carga, con mejora del 5,5 por 100 respecto al nivel de hace un año, en términos de carga de trabajo o tonelaje compensado, según informa Europa Press.

La práctica estabilización de la reserva de pedidos supone que la actividad productiva del presente año será muy similar a la del año anterior, manteniéndose un importante excedente de capacidad.

Por otro lado, la contratación en



b) Se ha intentado efectuar una estimación de los descartes de rabil pequeño.

c) Se llegó a un acuerdo respecto a las bases de datos fundamentales para las capturas de atún rojo en el Atlántico. Queda pendiente la mejora de las estadísticas de captura de esta especie en el Mediterráneo.

d) La base de datos centralizada en ICCAT está prácticamente completa y actualmente facilita algunos datos básicos, esenciales para efectuar análisis.

e) Los planes para las actividades del Programa Listado están ya ultimados y listos para su puesta en marcha.

f) Si se decide declarar vacante el puesto de bioestadístico, el SCRS y la Comisión han autorizado a la Secretaría para contratar los servicios permanentes de un científico cualificado o realizar las tareas por medio de contratos temporales.

CONCURSO DEL EMBLEMA LISTADO

Otra noticia de la ICCAT es la de que se llevó a cabo el concurso para elección del emblema del listado. Se recibieron un total de 28 dibujos. Durante la reunión de ICCAT se solicitó a los asistentes votaran por el mejor emblema, siendo el ganador Mr. Alfredo Meschini, de Via F. Pallavicini, 47. Roma (Italia).

El emblema se usará para identificar el Programa Listado y estará puesto en las camisetas que se otorguen como recompensa por recuperación de marcas, etc.

OTRAS NOTICIAS

a) **Reuniones ICCAT:** Desde la última emisión del "Boletín de Información", ICCAT celebró las siguientes reuniones (no está incluida la reunión de noviembre de 1979):

1.^a Reunión de trabajo sobre túnidos tropicales juveniles. La reunión se celebró juntamente con CEEAF durante una semana (17-21 de septiembre de 1979) en Cro (Abidjan), Costa de Marfil. Los debates se centraron sobre el problema de la base de datos y análisis de datos básicos, tales como descartes de juveniles de rabil e identificación de especies entre el rabil y patudo.

2.^a Grupo de trabajo sobre el atún rojo. La reunión se celebró en el Instituto Español de Oceanografía, en Santander, España, del 3 al 7 de septiembre de 1979. Los científicos estuvieron de acuerdo sobre las bases de datos fundamentales.

b) Reuniones en las cuales participó el personal de Secretaría:

1.^a Reunión intersesional de consulta del Grupo Coordinador de Trabajo sobre Estadísticas de Pesca del Atlántico (CWP), la cual se celebró del 28 al 29 de septiembre en Varsovia (Polonia). El secretario ejecutivo adjunto representó a ICCAT en la reunión. Debido a que la reunión del Grupo Coordinador de Trabajo sobre Estadísticas de Pesca del Atlántico fue pospuesta hasta 1980, esta intersesional era muy necesaria, en particular para debatir la adopción de identificadores de especies de tres letras.

2.^a Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES). Seguido a la reunión del Grupo Coordinador de Trabajo sobre Estadísticas de Pesca del Atlántico (CWP), el secretario ejecutivo adjunto asistió a la reunión de ICES, celebrada en Varsovia (Polonia).

3.^a Comité de Pesca para el Atlántico Centro-Oriental (FAO). El secretario ejecutivo asistió a la reunión de CEEAF, celebrada en Agadir (Marruecos), del 10 al 15 de diciembre de 1979. ■

1979, según las mismas fuentes, se ha nutrido básicamente de grandes buques, cuya demanda se ha reactivado a nivel mundial, con un tonelaje unitario medio de 6.000 toneladas de registro bruto para los buques en cartera al primero de enero de 1980, frente a 4.148 por buques en la cartera de hace doce meses.

Esta situación se traduce en una mejora relativa de la situación de los grandes astilleros nacionales y

en un deterioro sensible para los pequeños y medianos astilleros. Por otra parte, la crisis en el sector ha estado agravada por el tradicional descuido en la planificación y protección de los servicios marítimos nacionales especialmente el cabotaje de mercancías y la carencia de un programa de reordenación de flota pesquera, de tanto peso en la actividad del mencionado grupo constructor. ■

PLANOS DE BARCOS PARA MODELISTAS!

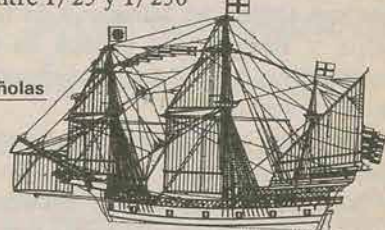
coleccionistas, bibliófilos y profesionales del mar en general



Cada plano, en una o varias hojas permite la reconstrucción completa del modelo. Escalas comprendidas entre 1/25 y 1/250 según la embarcación de que se trate.

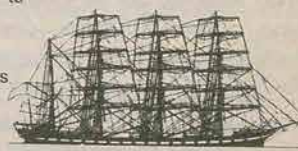
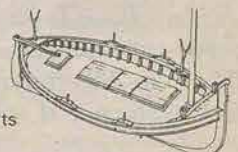
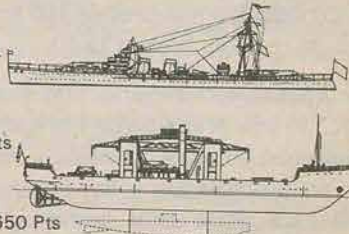
Colección La Carraca por Xavier Pastor de barcos y embarcaciones regionales españolas

- 5501 Dorna Gallega - 425 Pts
- 5502 Galeón Isabelino Inglés - 4 hojas - 750 Pts
- 5503 Coca de Mataró - 2 hojas - 500 Pts
- 5504 Jábega de Málaga - 425 Pts
- 5505 Laúd Mallorquín-Llaüt - 425 Pts
- 5506 Jabegue 1795 - 2 hojas - 500 Pts
- 5507 Falucho Mediterráneo-Barca de Mitjana de Catalunya - 2 hojas - 500 Pts
- 5508 Pailebote Mallorquín Nuevo Corazón - 2 hojas - 500 Pts



Colección de Juan Colomar Torres de buques de guerra y veleros de todo el mundo

- 3301 Acorazado España - 3 hojas - 500 Pts
- 3302 Acorazado Pelayo - 4 hojas - 700 Pts
- 3303 Crucero Pesado Baleares - 4 hojas - 800 Pts
- 3304 Crucero Ligero Príncipe Alfonso - 4 hojas - 550 Pts
- 3305 Crucero Ligero Galicia - 4 hojas - 600 Pts
- 3306 Crucero Ligero Navarra - 4 hojas - 650 Pts
- 3307 Crucero Ligero Méndez Núñez - 4 hojas - 650 Pts
- 3308 Crucero Protegido Infanta M.^a Teresa - 4 hojas - 650 Pts
- 3310 Destructor Churrucá - 4 hojas - 500 Pts
- 3315 Bergantín Goleta Juan Sebastián Elcano - 4 hojas - 500 Pts
- 3332 Acorazado KM. Bismarck - 4 hojas - 1350 Pts
- 3335 Acorazado Conte di Cavour (1939) - 4 hojas - 700 Pts
- 3331 Crucero de Batalla H.M.S. Hood (1939) - 5 hojas - 1300 Pts
- 3336 Acorazado Caio Duilio - 4 hojas - 650 Pts
- 3337 Acorazado Vittorio Veneto - 4 hojas - 1100 Pts
- 3333 Buque Acorazado Admiral Graff Spee (1939) - 4 hojas - 750 Pts
- 3334 Buque Acorazado Admiral Scheer (1941) - 4 hojas - 750 Pts
- 3309 Patrullero Pesado C-032 - 3 hojas - 500 Pts
- 3317 Patrullero Ligero C-020 - 3 hojas - 400 Pts
- 3316 Patrullero Ligero C-022 - 4 hojas - 500 Pts
- 3321 Navío Real Felipe (1690) - 4 hojas - 750 Pts
- 3322 Navío San Juan Nepomuceno (1792) - 5 hojas - 1400 Pts
- 3371 Pailebote Cala San Vicens - 3 hojas - 425 Pts
- 3372 Goleta Endeavour - 4 hojas - 650 Pts
- 3373 Bergantín Redondo Emma Ernest - 3 hojas - 500 Pts
- 3376 Bergantín Goleta de dos palos Raven - 3 hojas - 425 Pts
- 3377 Corbeta Nautilus - 4 hojas - 650 Pts
- 3378 Fragata Barca Archibald Russell - 4 hojas - 1050 Pts
- 3375 Pailebote de tres palos Cala Gat - 3 hojas - 425 Pts
- 3374 Bergantín Goleta Marie Sophie - 3 hojas - 425 Pts
- 3380 Goleta Torreveja - 3 hojas - 500 Pts
- 3386 Buque Carguero Doric Star (18.000 Tm) - 3 hojas - 550 Pts
- 3387 Buque tipo Roll on Roll off - 3 hojas - 775 Pts
- 3388 Buque Costero Convencional de 500 Tm - 3 hojas - 475 Pts
- 3389 Buque Costero Convencional de 860 Tm - 3 hojas - 450 Pts
- 3390 Goleta Oceánica Alfa - 4 hojas - 550 Pts
- 3396 Goleta Oceánica Bravo - 4 hojas - 550 Pts
- 3397 Yate Oceánico Rápido a Motor Zulú-22 - 3 hojas - 425 Pts



Colección Buques de la Armada 1936-1939 por F.C. Albert Una historia en fichas y coleccionable

- 6601 Acorazado JAIME I - Crucero Auxiliar Minador VICENTE PUCHOL - Crucero Auxiliar GALERNA - Transporte de Hidroaviones DEDALO - Buque de Salvamento de Submarinos KANGURO - 650 Pts
- 6602 Crucero NAVARRA - Torpedero N.º 17 - Minador VULCANO - Submarino TIPO C Patrulleros JUAN IGNACIO y CHAMORRO - 650 Pts

BOLETIN DE PEDIDO

Les ruego me envíen contra reembolso de su precio + gastos de envío el(los) plano(s) cuyo número de código indico a continuación. (Ejemplo: si desea recibir el **Crucero Pesado Baleares** indique el n.º 3303)

Nº de los planos

Nombre

Apellidos

Edad

Profesión

Calle

Nº

Bloque

Piso

Plta.

Esc.

Población

Distrito Postal

Provincia

Si es menor necesita la firma del padre.

Firma

Enviar dentro de un sobre a

BORRAS EDICIONES

C/ de la Diputación 296 Entlo 1º Tel. (93) 301 43 96 Barcelona 9

* Solicitar catálogo ilustrado mediante envío de 25 pts en sellos de correos

PRIMAS A LA CONSTRUCCION NAVAL PARA 1980

MADRID.—Los buques cuya construcción se autorice durante el año 1980 disfrutarán de una prima cuyo valor básico se fija en el 5,5 por 100 de la valoración de los mismos, según dispone una Orden del Ministerio de Industria y Energía que publica en el "Boletín Oficial del Estado" el pasado día 30 de enero.

Esta prima se aplicará en la forma siguiente:

— Buques para armadores nacionales: Tendrán derecho a la prima todos los buques y artefactos flotantes con casco metálico mayores de 100 toneladas de registro bruto (TRB).

— Buques para exportación: Tendrán derecho a la prima todos los buques y artefactos, con casco metálico, incluso los no propulsados y los menores de 100 TRB. Para estos buques y artefactos, la prima se reducirá en la preparación calculada sobre la base del 5,5 por 100 que existe entre el valor CIF de las importaciones temporales que se realicen y el valor del buque.

— Primas adicionales:

El Ministerio de Industria y Energía, previo informe del de Comercio y Turismo, podrá conceder, con carácter selectivo, una prima adicional de hasta el 9,5 por 100 como ayuda para concertar aquellas operaciones de exportación, incluidas las de buques de guerra, que se juzguen necesarias para garantizar una ocupación adecuada de los astilleros.

Asimismo, como complemento a la prima básica, el Ministerio de Industria y Energía, previo informe del de Transportes y Comunicaciones, podrá conceder para los buques para armador nacional, menores de 12.000 TRB y que hayan de dedicarse a tráfico de Comercio Exterior, una prima adicional cuya cuantía máxima en porcentaje se establece en función del tipo de buque a construir: El 9,5 por 100 para buques de pasaje, cargueros de líneas, portacontenedores celulares, "roll on/roll off", para transporte de coches, de barcasas o de gas natural licuado. El 7 por 100, para buques de transporte de gases de petróleo licuados o productos químicos, resto de buques de carga seca (con exclusión de cementeros), unidades flotantes para exploración y exportación petrolífera y unidades de apoyo a las mismas.

La asignación del buque al grupo correspondiente será definida por la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. ■

XVIII edición del Salón Náutico Internacional y del Deporte

IMPULSO AL BARCO POPULAR

BARCELONA.—En esta capital se celebró, del 19 al 27 del pasado mes de enero, la decimoctava edición del Salón Náutico Internacional y del Deporte, cuyo comité organizador, presidido por don Jorge Salvat Gras, tuvo a su cargo la puesta en marcha de cuatro manifestaciones feriales: el Salón Náutico, Deporte y Camping, Deporte de Invierno y Sector de Caravanning, cuyas exposiciones tuvieron lugar en cinco diferentes palacios. Los visitantes sobre pasaron la cifra de 150.000.

El certamen fue un gran escaparate único de las últimas novedades, en las que se interesaron numerosísimos hombres de la mar y aficionados a ella. Según declaraciones de su presidente, el Salón se esforzó en este año, de difícil economía, en ampliar su carácter mercantil y comercial, en popularizarse, ya que se trataba de popularizar la náutica y sus deportes, que en nuestro país empiezan a ocupar un puesto importante. Asimismo se buscó una internacionalidad náutica, entrando en contacto con otros salones europeos y Cámaras de Comercio españolas en el exterior, e invitando a profesionales extranjeros que ayudasen a abrir nuevos cauces a la industria española.

El Salón ocupó un 20 por 100 más espacio que en la anterior edición, y aparte de la mera exposición de materiales y embarcaciones tuvo otro tipo de manifestaciones, como fue la edición de un folleto orientativo sobre las disposiciones legales que afectan a la compra de embarcaciones, matriculación, fiscalidad...; la celebración de la Convención de Clubs Náuticos; la operación "Bautismo de la mar", en la que un centenar de niños de las escuelas municipales navegaron en buques de la Armada, y la implantación de la matrícula turística para embarcaciones deportivas. Hubo stands destinados a exponer la labor de organismos oficiales relacionados con la mar, entre ellos la Subsecretaría de la Marina Mercante y Pesca y el Instituto Social de la Marina, del cual se expuso una colección de diapositivas con el mapa de realización del organismo y colección de diversas instalaciones en el litoral español y

Casas del Mar en el extranjero.

La inauguración de este XVIII Salón Náutico Internacional fue presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz, en nombre de Su Majestad el Rey, y acompañado del presidente de la Generalitat, Josep Tarradellas; capitanes generales de la IV Región Militar y de la Zona Marítima del Mediterráneo, gobernador civil de la provincia, teniente de alcalde, comisario general de Ferias para el Interior del Ministerio de Comercio, capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, diez almirantes de los distintos departamentos y generales de los tres Ejércitos.

La representación ferial la presidió don José María Figueras, presidente del comité ejecutivo de la Feria Oficial Internacional de Muestras y de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación; don Jorge Salvat, presidente del comité organizador del Salón Náutico y del Deporte; vicepresidente y miembros del mismo. Invitados, el ex presidente del Salón y actual gobernador civil de Baleares, miembros de la Liga Naval y de la Asamblea Nacional de Capitanes de Yate.

LA MEDALLA, HOMENAJE A LLORET DE MAR

La medalla conmemorativa de esta decimoctava edición, con la "Blanca Aurora" y su mascarón de proa, obra del escultor Gabriel Alabert, rinde homenaje a la historia marítima de Lloret de Mar, que en la época de los veleros de altura llegó a tener, a un tiempo, hasta cinco barcos en

● "Nuestra España tiene que volver a mirar de frente al mar", manifestó en su visita el ministro de Cultura.

construcción. El cronista Esteban Fábregas totaliza en ciento veintinueve buques las construcciones ochocentistas, la mayoría bergantines y polacras, aunque también hubo dos fragatas, siete corbetas y algunos otros aparejos. Principalmente, los veleros de Lloret se dedicaron al tráfico con el Río de la Plata y las Antillas. Y buque notable fue la "Blanca Aurora", construida en 1848 por Agustín Pujol como corbeta y reaparejada después de fragata, que aparece en segundo término en la medalla, pues su mascarón de proa es la hermosa imagen de una joven con típico traje blanco y listas verdes, encajes y volantes, que en la mano derecha lleva un abanico con elegante desmayo y con la izquierda recoge su falda, correspondiendo a un saludo.

EL "WINDSURF", EN AUGE

A lo largo del recorrido del certamen se constataba la potencialidad de nuestra industria náutica; predominaban las embarcaciones de tipo medio, tanto en vela como motoras para pesca y cruceros con calidad y técnica modernas. Asimismo no faltaban los yates de importación de renombre internacional, las pequeñas embarcaciones con motor interior y de fuera borda y las neumáticas.

Respecto a las muchas novedades que presentó el Salón, diremos que destacó en la vela ligera la de la clase "Laser", por primera vez en España. Se trata de un balandro construido en fibra artificial, de 4,23 metros de es-

HOMOLOGACION DEL MATERIAL REFLECTANTE DE LOS ELEMENTOS DE SALVAMENTO DE BUQUES

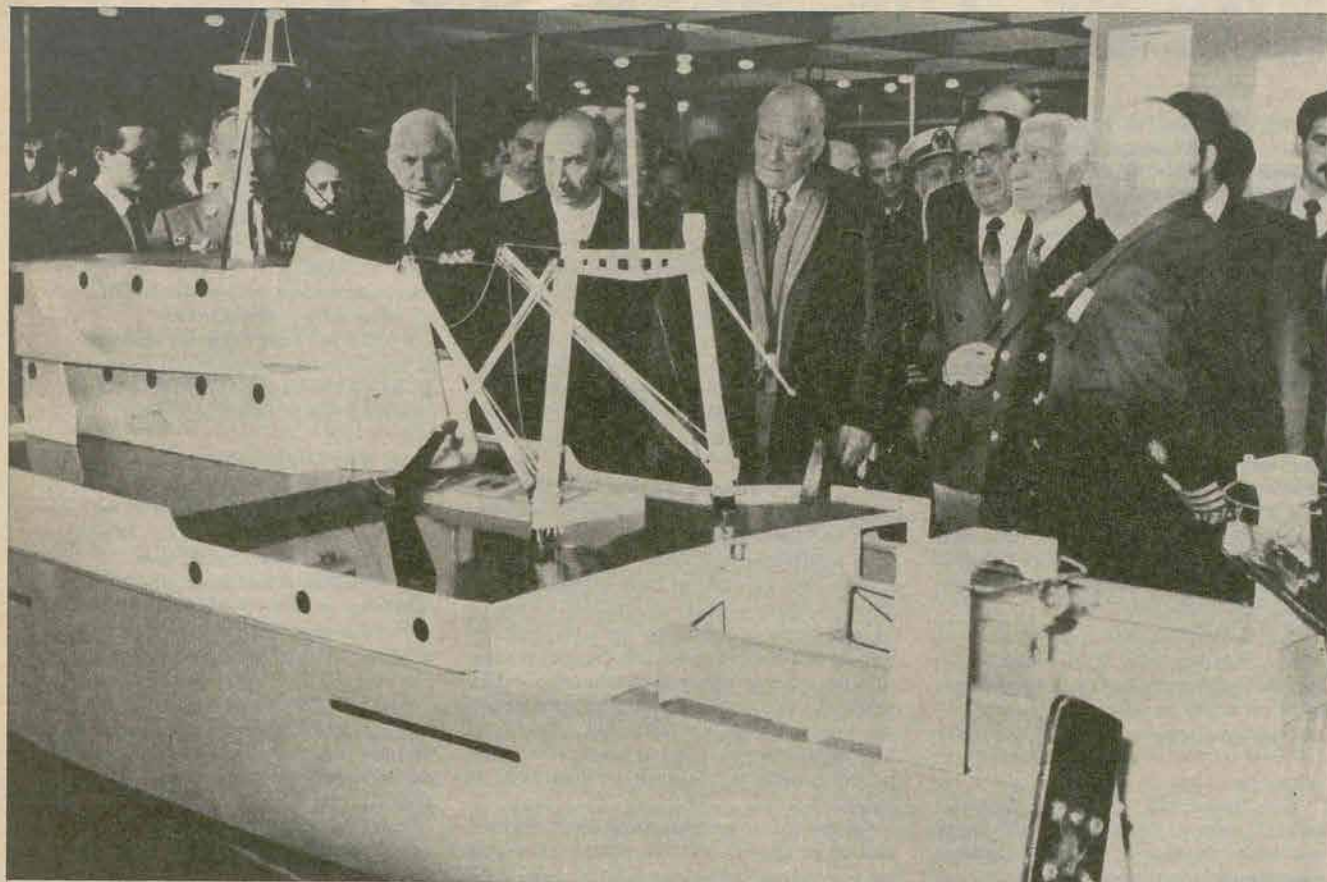
MADRID.—Una Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que apareció publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del 1 de febrero establece las prescripciones uniformes relativas a la homologación de materiales reflectantes para elementos de salvación en el mar.

Estos materiales serán utilizados en botes, balsas, chalecos, aros salvavidas y demás elementos de este género empleados por los buques españoles. ■

En el último trimestre de 1979

ONCE NUEVOS BUQUES MERCANTES ENTRARON EN SERVICIO

MADRID.—Durante el último trimestre de 1979 entraron en servicio once nuevos buques mercantes, con un total de 33.136 toneladas de registro bruto, según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).



Inauguración oficial del Salón Náutico Internacional, bajo la presidencia del jefe del Estado Mayor de la Armada, Luis Arévalo Pelluz, en representación de S.M. el Rey don Juan Carlos, con asistencia del presidente de la Generalitat, José Tarradellas, y demás personalidades. En la foto, las autoridades frente al "stand" de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante Española.

lora, que desplaza 56 kilos y tiene una superficie de vela de 7,06 metros cuadrados. Se distingue por su rapidez y facilidad de manejo, tanto en el agua como fuera, pues se puede cargar en el coche.

Pero sin duda el interés de la mayoría de los visitantes lo acapararon las planchas a vela para la práctica del "windsurf", expuestas en su gran variedad por firmas españolas y extranjeras y que constituyen el "boom" náutico de nuestros días. En Europa se registran cerca de 240.000, de las que 40.000 pertenecen a Francia, y España ha alcanzado en tres años las 4.000.

Entre los cruceros medios y pequeños figuraron los "Puma", contruidos en España, y entre ellos una de las grandes novedades de este certamen, el "Puma 37", diseñado por el famoso arquitecto internacional Primrose. Tiene 10,98 metros de eslora, 3,81 de manga, 1,60 de calado y 67 metros cuadrados de superficie

vélica. También se destacó en interés despertado el "Puma 27", novedad del pasado año, que atrajo mucho la atención.

LA INDUSTRIA NAUTICA ESPAÑOLA MIRA AL EXTERIOR

Según manifestaciones del señor Salvat Gras, España, en la industria náutica, se autoabastece, dedicando principalmente su especialización a sectores como la fabricación de velas, en hilo y derivados del petróleo (dracón y nylon), usadas ya, al igual que las embarcaciones, por nuestros mejores patrones de competición internacional, entre los que cabría recordar a Gorostegui y Millet, que obtuvieron la medalla de plata en la Olimpiada de Montreal en la clase "470" o el campeonato mundial del 77 y el subcampeonato del 78 conquistado por J. Blanco en la clase "Finn", así como otros triunfos mundiales y eu-

ropeos en "Vaurien", "420" y "Optimist"; todos ellos con barcos y velas de fabricación española.

VISITA DEL MINISTRO DE CULTURA

El ministro de Cultura, Ricardo de la Cierva, patrón de yate y aficionado al mar, manifestó en el transcurso de su visita al Salón Náutico que la náutica no puede considerarse como un coto de millonarios y que quería que su paso por el Ministerio, dentro del cual se engloban las prácticas deportivas, fuese beneficioso para la popularización de los deportes náuticos.

Añadió finalmente el señor De la Cierva que "esta España nuestra que vive de espaldas al mar desde 1805 volverá a encontrar su grandeza interior, su prestigio exterior y su talante cultural, si se vuelve de frente a la mar que nos envuelve y condiciona". ■

DON FRANCISCO ARANCE, DIRECTOR GENERAL DEL REGIMEN ECONOMICO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MADRID.—Francisco Arance Sánchez ha tomado posesión de su cargo como director general de Régimen Económico de la Seguridad Social del Ministerio de Sanidad.

La toma de posesión tuvo lugar en el despacho del ministro, Juan Rovira Tazazona. En un sencillo acto, el señor Rovira despidió al director general saliente, Juan Aracil, y alabó la personalidad humana y profesional del señor Arance, "que posee —dijo— un buen conocimiento del orden económico y social".

En el mismo acto tomaron también posesión de sus cargos los nuevos delegados territoriales del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social en las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, Rafael Salaberry y José Ignacio Valenzuela, respectivamente.

El señor Arance Sánchez sustituye en el cargo a don Juan Aracil, que ha sido nombrado director general del Tesoro. ■

UNIFICACION DEL PATRIMONIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

● El Instituto Social de la Marina conserva la titularidad de sus bienes.

El "Boletín Oficial del Estado" del pasado 12 de febrero publica el Real Decreto del día 1 del mismo mes por el que se atribuye a la Tesorería General de la Seguridad Social la titularidad y administración del patrimonio único de la Seguridad Social. Por lo que respecta al Instituto Social de la Marina —también al Servicio de Reaseguro de Accidentes de Trabajo— conserva la titularidad de los bienes que tiene adscritos, hasta tanto no se efectúe la reestructuración del organismo prevista en el Decreto-Ley de 16 de noviembre de 1978.

El texto íntegro del Real Decreto de 1 de febrero, antes citado, dice así:

La disposición adicional primera, dos, del Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre, establece que los bienes, derechos, acciones y demás recursos que tuvieran adscritos o de que dispusieran los Organismos declarados extinguidos en la disposición final primera de dicha norma, serán asumidos por los mismos títulos por los nuevos Entes en los que se integran.

Como ninguno de los Organismos relacionados en los números uno, dos y tres de dicha disposición final primera se ha integrado plenamente en una sola Entidad gestora o Servicio común de nueva creación, se ha de atender, para la aplicación práctica de aquel precepto, a la distribución de las funciones y competencias transferidas.

En este sentido, los Institutos Nacionales de la Seguridad Social, de la Salud y de Servicios Sociales tienen atribuidas, respectivamente, la gestión y administración de las prestaciones económicas, sanitarias y asistenciales de la Seguridad Social; la Tesorería General sirve al principio de unidad de caja y en ella se unifican todos los recursos financieros del Sistema, teniendo a su cargo la recaudación de los derechos y el pago de las obligaciones de la Seguridad Social.

De conformidad con la atribución de dichas competencias y en atención a los principios inspiradores de la reforma que emprende el Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de simplificación, racionalización y economía de coste y los de caja única y solidaridad financiera, resulta procedente y necesario que los recursos financieros y patrimoniales de los extinguidos Organismos sean asumidos por la Tesorería General de la Seguridad Social.

Con ello se consigue, por otra parte, corregir los importantes defectos de organización y la falta de una coherente concepción sistemática de la estructura y funcionamiento del Sistema económico-financiero, evidenciados en la Seguridad Social.

En cuanto a los bienes que tienen adscritos el Servicio de Reaseguro de Accidentes de Trabajo y el Instituto Social de la Marina, se considera conveniente mantener su situación jurídica actual, hasta tanto no se efectúe la reestructuración prevista en el repetido Real Decreto-Ley, sin perjuicio de la ya producida unificación en la Tesorería General de todos los recursos financieros del Sistema de la Seguridad Social.

Por último, el artículo cuarenta y nueve, número dos, de la Ley General de la Seguridad Social autoriza al Gobierno a disponer la transferencia de bienes y derechos entre las Entidades gestoras y Servicios comunes cuando se varíe la competencia de las mismas.

A su vez, la disposición final segunda, número tres, del repetido Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, establece que puede modificarse por Real Decreto cualquier dis-

(Pasa a la pág. 8)

FUNCIONAMIENTO DE LOS CONSEJOS GENERALES

El "Boletín Oficial del Estado" de 22 de enero publica la Orden Ministerial de 17 de enero de 1980 por la que se aprueba el Reglamento de Régimen y Funcionamiento de los Consejos Generales del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), del Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) y del Instituto Nacional de Servicios Sociales (INSERSO). El texto íntegro de la mencionada disposición es el siguiente:

El Real Decreto-ley 36/1978, de 16 de noviembre, sobre gestión institucional de la Seguridad Social, la Salud y el Empleo, facultó al Gobierno para regular la participación en el control y vigilancia de la gestión del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), del Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) y del Instituto Nacional de Servicios Sociales (INSERSO), instrumentándola a través de Organos en los que figurarían, por partes iguales, representantes de los distintos Sindicatos, de las Organizaciones Empresariales y de la Administración Pública.

Posteriormente, el Real Decreto 3034/1978, de 22 de diciembre, reguló provisionalmente la participación de la Sociedad en la Seguridad Social, determinando numéricamente el número de representantes de cada uno de los Sindicatos de más significación en proporción a su representatividad, el de las Organizaciones Empresariales de más representatividad y el número de representantes de la Administración Pública.

Dentro de esta línea de perfeccionamientos de los Consejos Generales debe entenderse la Orden de 11 de enero de 1977 del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, por la que se regulaban las Secretarías Generales de los Consejos.

Una vertebación más detallada de estos Organos se contiene en los Reales Decretos 1854, 1855 y 1856/1979, de 30 de julio, donde se regulan, respectivamente, las estructuras y competencias del INSS, del INSALUD y del INSERSO. En efecto, se les califica como Organos directivos superiores de las respectivas Entidades gestoras, estableciendo su composición y atribuciones. Se crea la Comisión Ejecutiva, dando cumplida referencia a las Secretarías Generales y dibujándose netamente las Comisiones Ejecutivas Provinciales.

En la disposición final segunda de las referidas normas legales se indica la competencia de cada uno de los Consejos Generales para proponer al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social su Reglamento de Régimen y Funcionamiento. En cumplimiento de esta disposición, las Comisiones Ejecutivas del INSS, del INSALUD y del INSERSO, en sus reuniones de los días 11, 12 y 19 de diciembre, respectivamente, aprobaron el anteproyecto del Reglamento de Régimen y Funcionamiento de los

Consejo General de cada uno de los Institutos y, asimismo, su remisión a los Consejos Generales respectivos, los cuales, en sus reuniones correspondientes del día 20 de diciembre de 1979, aprobaron el mencionado anteproyecto del Reglamento de Régimen y Funcionamiento de los Consejos Generales.

En su virtud, a propuesta de los Consejos Generales del Instituto Nacional de la Seguridad Social, del Instituto Nacional de la Salud y del Instituto Nacional de los Servicios Sociales, este Ministerio ha tenido a bien aprobar el Reglamento de Régimen y Funcionamiento de los Consejos Generales del INSS, del INSALUD y del INSERSO, siguiente:

Artículo 1.º Definición.

1. Los Consejos Generales de los Institutos Nacionales de la Seguridad Social, de la Salud y de Servicios Sociales son los Organos superiores a través de los cuales se realiza la participación de los trabajadores, empresarios y Administración Pública en el control y vigilancia de la gestión de los citados Institutos.

2. Son atribuciones del Consejo General.— Las atribuciones de los Consejos Generales son las que resulten de participar en el control y vigilancia de la gestión de los Institutos y de manera especial las siguientes:

- Elaborar los criterios de actuación de los respectivos Institutos.
- Elaborar el anteproyecto de presupuesto de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General Presupuestaria, y
- Aprobar la Memoria anual para su elevación al Gobierno.

Art. 2.º Ambito de aplicación.

1. El ámbito de aplicación de cada uno de los Consejos Generales se extenderá al área de sus respectivos Institutos.

2. La participación, control y vigilancia de la gestión de la Tesorería General de la Seguridad Social se desarrollará a nivel estatal, por el Consejo General del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Art. 3.º De la composición de los Consejos Generales.

1. Los Consejos Generales estarán integrados por los siguientes miembros:

a) Trece representantes de la Administración Pública.

b) Trece representantes de los Sindicatos más representativos, en proporción a su representatividad, y

c) Trece representantes de las Organizaciones Empresariales de más representatividad.

La representatividad a que se refieren los apartados b) y c) se entenderá referida a nivel estatal.

2. Serán presidentes:

a) El secretario de Estado para la Sanidad, del Consejo General del Instituto Nacional de la Salud.

b) El subsecretario del Departamento, de los Institutos Nacionales de la Seguridad Social y de Servicios Sociales.

3. Cada presidente designará un vicepresidente para cada uno de los Consejos Generales de entre los miembros de los mismos representantes de la Administración Pública.

Asimismo, existirán en cada Consejo General otros dos vicepresidentes elegidos por y entre los representantes de los Sindicatos y las Organizaciones Empresariales que sustituirán a los vicepresidentes a que se refiere el párrafo anterior. Esta sustitución se efectuará mediante rotación trimestral, empezando por el de más edad. Para el cómputo del trimestre se tendrá en cuenta el año natural que empieza el 1 de enero y termina el 31 de diciembre.

La duración del mandato de los vicepresidentes será de un año. No obstante, podrán los mismos ser nuevamente designados y, en su caso, elegidos.

Art. 4.º Facultades y funciones de los presidentes.

Corresponde al presidente de cada Consejo General:

- La representación formal del Consejo General, a los simples efectos de coordinación y relaciones externas, sin perjuicio de lo dispuesto en el número 2 del artículo 7.º.
- La convocatoria de las sesiones y la fijación del orden del día, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 10 y 11.
- Presidir la sesión y moderar el desarrollo de los debates.
- Ejercer su derecho de voto, decidiendo la votación en caso de empate.
- Acordar la convocatoria de la sesión extraordinaria, sin perjuicio de lo dispuesto en el número 1 del artículo 10.
- Visar las actas y certificaciones de los acuerdos del Consejo General.

g) Dar cuenta, a los efectos oportunos, al ministro de Sanidad y Seguridad Social de los acuerdos adoptados, cuando, a su juicio, exista peligro de trastorno del orden público, detrimento de la Hacienda Pública u otra causa de análoga significación que las anteriores.

h) Dirigirse a los Organismos Sindicales y Empresariales para que efectúen la designación de los respectivos vicepresidentes.

i) Cuantas otras funciones sean intrínsecas a su condición de presidente del Consejo y estén dentro del ámbito de coordinación y de relaciones externas a que se refiere el número 1 del artículo 8.º.

Art. 5.º Funciones de los vicepresidentes.

1. Corresponde a los vicepresidentes:

- Acompañar al presidente en las sesiones, constituyendo conjuntamente con éste y el secretario general la Mesa del Consejo.
- Sustituir al presidente, en la forma y manera prevista en el artículo anterior.
- Cuantas otras funciones sean intrínsecas a su condición, ejerciendo, desde luego, su derecho a voto.

Art. 6.º De los consejeros.

1. Por cada consejero, los Sindicatos, Organizaciones Empresariales y Administración Pública representados designarán, caso necesario, un suplente.

La sustitución temporal o suplencia deberá justificarse por escrito ante la Secretaría del Consejo General y con un mínimo de veinticuatro horas de antelación a la celebración de la sesión correspondiente del Consejo.

2. Los consejeros perderán su condición de tales por alguna de las siguientes causas:

- Por fallecimiento.
- Por acuerdo de los Sindicatos, Organizaciones Empresariales y Administración Pública representados, que lo comunicarán a la Secretaría General, y
- Por renuncia aceptada por los Sindicatos, Organizaciones Empresariales y Administración Pública representados, que lo comunicarán a la Secretaría General del Consejo.

3. El cargo de consejero dará derecho a la percepción de las dietas, gastos, indemnizaciones o compensaciones que se establezcan, por acuerdo del Consejo, de conformidad con las disposiciones vigentes.

Art. 7.º De las funciones de los consejeros.

1. Corresponde a todos y cada uno de los consejeros:

UNIFICACION DEL PATRIMONIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

(Viene de la pág. anterior)

posición con rango de Ley que resulte afectada por dicho texto legal.

En su virtud, a propuesta del ministro de Sanidad y Seguridad Social, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día uno de febrero de mil novecientos ochenta,

DISPONGO:

Artículo primero.—Los bienes, derechos y demás recursos que constituyen el patrimonio único de la Seguridad Social, así como los que en el futuro pasen a formar parte de dicho patrimonio, se titularán e inscribirán a nombre de la Tesorería General de la Seguridad Social.

Artículo segundo.—Los bienes, derechos y demás recursos que tuvieran adscritos o de que dispusieran los Organismos declarados extinguidos a que se refieren los números uno, dos y tres de la disposición final primera del Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre, serán asumidos por los mismos títulos por la Tesorería General de la Seguridad Social, como Servicio común de la misma en el que se integran las funciones y competencias que aquellos Organismos ostentaban en materia de gestión y administración de los recursos financieros y patrimoniales.

Artículo tercero.—Los bienes muebles e inmuebles adscritos a las Mutuas Patronales de Acci-

dentos de Trabajo que, conforme a lo establecido en el número cuatro del artículo doscientos dos de la Ley General de la Seguridad Social, formen parte del patrimonio único de la Seguridad Social, se titularán e inscribirán a nombre de la Tesorería General, sin perjuicio de que las Mutuas Patronales con respecto a dichos bienes puedan realizar los actos de conservación, disfrute y mejoramiento que se estimen precisos para el cumplimiento de sus fines.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será de aplicación a los bienes integrantes del patrimonio de las Mutuas Patronales que hayan sido incorporados al mismo con anterioridad al uno de enero de mil novecientos sesenta y siete, o durante el periodo comprendido entre esta fecha y el treinta y uno de diciembre de mil novecientos setenta y cinco, siempre que en este último caso se trate de bienes procedentes del veinte por ciento del exceso de excedentes o de recursos distintos de los que tengan su origen en las primas recaudadas por la Entidad. La disponibilidad sobre los indicados bienes y de sus rendimientos continuará rigiéndose por las normas contenidas en los Estatutos de cada Entidad que se hubiera aprobado reglamentariamente.

Artículo cuarto.—La Tesorería General de la Seguridad Social adscribirá a las Entidades gestoras y Servicios comunes los bienes inmuebles necesarios para el desenvolvimiento de sus servicios, sin perjuicio de las facultades de dirección, vigilancia y tutela que corresponden al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

Artículo quinto.—Las transmisiones, cesiones, subrogaciones o adscripciones de bienes y derechos que se deriven de la aplicación de lo dispuesto en los artículos anteriores del presente Real Decreto quedarán exentas de cualquier tipo de tributación, incluso de las tasas y exacciones parafiscales, y de los derechos y honorarios notariales y registrales en los términos y con las limitaciones descritas en el número tres de la disposición adicional primera del Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre.

Artículo sexto.—A la Tesorería General corresponden las facultades de disposición y administración del patrimonio de la Seguridad Social, bajo la fiscalización y tutela del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, y sin perjuicio de que las Entidades gestoras y Servicios del Sistema, a los que se adscriban o afecten bienes de dicho patrimonio, deban realizar respecto de los mismos los actos de conservación, defensa y mejora que les correspondan como poseedores de tales elementos patrimoniales.

Artículo séptimo.—Uno. No obstante la naturaleza única del patrimonio de la Seguridad Social y su atribución genérica a la Tesorería General que se configura en los artículos anteriores y disposiciones concordantes, los bienes muebles necesarios para el desenvolvimiento de los servicios, ornato y decoración de las distintas dependencias de

la Seguridad Social, podrán ser adquiridos por la Entidad gestora o Servicio común que haya de utilizarlos.

Dos. El inventario, conservación y disposición de los bienes a que se refiere el número anterior corresponderá a cada una de las Entidades gestoras o Servicios comunes que las posean.

DISPOSICION FINAL

Se faculta al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo del presente Real Decreto, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

DISPOSICION TRANSITORIA

Hasta tanto no se efectúe la reestructuración del Servicio de Reaseguro de Accidentes de Trabajo y del Instituto Social de la Marina, prevista en la disposición adicional tercera del Real Decreto-Ley treinta y seis/mil novecientos setenta y ocho, de dieciséis de noviembre, ambos Organismos conservarán la titularidad de los bienes que, a la entrada en vigor del presente Real Decreto, tuvieran adscritos.

Dado en Madrid a uno de febrero de mil novecientos ochenta.

JUAN CARLOS R.

El ministro de Sanidad y Seguridad Social,
JUAN ROVIRA TARAZONA

DE I. N. S. S., INSALUD E INSERSO

a) Participar en los debates, efectuar propuestas y plantear mociones.

b) Ejercer su derecho a voto, pudiendo hacer constar en acta la abstención y el voto reservado.

c) Formular ruegos y preguntas.

d) El derecho a la información necesaria para cumplir debidamente las funciones asignadas al Consejo General.

A tal efecto, deberán formular por escrito la petición correspondiente, dirigida a la Secretaría General del Consejo, poniéndose de manifiesto en la misma cuantos antecedentes y documentación precise, sin que, con carácter general, y salvo la autorización del secretario general, pueda sacarse de la dependencia de la mencionada Secretaría. Si se denegara, pasará a ser considerada de nuevo en la primera reunión de la Comisión Ejecutiva.

e) Cuantas otras funciones sean intrínsecas a su condición de consejero.

2. En ningún caso, los consejeros podrán atribuirse la representación o facultades del Consejo General, salvo que expresamente se les haya otorgado por acuerdo del Órgano Colegiado y para caso concreto.

Art. 8.º De la Secretaría General.

1. En la Secretaría General se establecerán los adecuados cauces para las relaciones del Consejo General con la Administración Pública del Estado, Órganos de gestión directa de los correspondientes Institutos Nacionales y demás autoridades, Organismos, Entes y particulares que pudieran tener relación con los citados Institutos.

2. La Secretaría General tendrá la estructura orgánica precisa para el puntual y eficaz cumplimiento de sus objetivos y misiones, que será aprobada por el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social y será dotada del personal y medios adecuados a propuesta del secretario general.

3. Todos los servicios técnicos, administrativos y auxiliares del Consejo General se integrarán en la Secretaría General bajo la dependencia directa de su titular.

4. Las relaciones del Consejo General con la Dirección de los Institutos Nacionales y Servicios dependientes de los mismos, así como con la dirección de la Tesorería General de la Seguridad Social, se efectuarán ordinariamente por medio de su Secretaría General.

5. La Secretaría es la destinataria única de los actos de comunicación de los consejeros con el Consejo General y, por tanto, a ella deberán dirigirse toda suerte de notificaciones, acusos de recibo, excusas de asistencia, peticiones de datos, rectificaciones o cualesquiera otra clase de escritos de los que debe tener conocimiento el Consejo.

6. En la Secretaría General existirá una Unidad con la finalidad de facilitar a los miembros del Consejo General la información y asistencia técnica que fuera necesaria para el mejor desarrollo de las funciones asignadas a los consejeros.

Art. 9.º De las Comisiones Ejecutivas, de las Comisiones Especiales y de las ponencias del Consejo General.

1. Las Comisiones Ejecutivas de los Consejos Generales estarán integradas por nueve vocales.

a) Tres representantes de la Administración Pública.

b) Tres en representación de los Sindicatos, y

c) Tres representantes de la Organización Empresarial, elegidos los representantes sindicales y empresariales por y entre los respectivos vocales del Consejo General. Su presidente será el director general del Instituto correspondiente, que será uno de los miembros representantes de la Administración Pública.

2. Corresponde a la Comisión Ejecutiva supervisar y controlar la aplicación de los acuerdos del Consejo General, así como proponer cuantas medidas estime necesarias para el mejor cumplimiento de los fines de los Institutos.

La Comisión Ejecutiva se reunirá mensualmente, así como cuando la convoque su presidente, a iniciativa propia o de un tercio de sus miembros.

A la reunión de la Comisión Ejecutiva del Instituto Nacional de la Salud podrán asistir, cuando sean expresamente convocados por la Comisión o su presidente, con voz pero sin voto, los miembros de las Comisiones Técnicas-Sanitarias, cuando se

trate de asuntos relacionados con su ámbito asesor o consultivo. Asimismo, a la reunión de las demás Comisiones Ejecutivas podrán acudir los miembros de Comisiones Técnicas Específicas cuando fueran expresamente convocados.

3. El Pleno del Consejo General podrá constituir Comisiones Especiales para temas específicos o monográficos, con sujeción al mismo criterio de composición representativa y orgánica establecida para la Comisión Ejecutiva.

Las asignaciones, gastos o indemnizaciones que hayan de percibir las personas no consejeros serán fijadas por acuerdo del Consejo, al mismo tiempo que se determinan las establecidas en el artículo 6.º, número 3, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

4. El Pleno del Consejo General podrá constituir ponencias, colegiadas o unipersonales, para el estudio de cuestiones concretas, compuestas por él o los consejeros que designe el presidente, a propuesta del Consejo, auxiliados, en su caso, por funcionarios o personas expertas, designados con la conformidad del Pleno del Consejo, expresado por la mayoría simple.

5. Tanto la Comisión Ejecutiva como las Especiales y las ponencias que pudieran constituirse darán cuenta de sus trabajos al Pleno del Consejo General en la primera sesión que éste celebre.

6. Tanto en las Comisiones Especiales como en las ponencias colegiadas se guardará la proporcionalidad establecida para las Comisiones Ejecutivas.

Art. 10. De la convocatoria del Consejo General.

1. El Consejo General celebrará sesión plenaria ordinaria y preceptiva cada tres meses. Además, celebrará sesión extraordinaria cuantas veces lo considere pertinente su presidente, o cuando lo solicite el 20 por 100 de sus miembros.

2. Las convocatorias del Consejo se efectuarán por los medios más idóneos para garantizar adecuadamente, con la debida antelación, su recepción, que será de ocho días, como mínimo, para las sesiones ordinarias y de tres para las extraordinarias.

Las convocatorias de la Comisión Ejecutiva, Comisiones Especiales y ponencias se efectuarán de la misma forma, garantizando en principio su recepción con una antelación de setenta y dos horas.

3. La convocatoria deberá indicar el día, hora y lugar de la reunión del Consejo, así como el orden del día, e incluir, en su caso, la documentación adecuada para estudio previo de los consejeros.

4. Los presidentes de las correspondientes comisiones se dirigirán a los Organismos Sindicales y Empresariales para que efectúen la designación de los respectivos representantes.

Art. 11. Del orden del día del Consejo General.

1. El orden del día de las sesiones ordinarias contendrá la aprobación del acta de la sesión anterior y la exposición de las actuaciones de la Comisión Ejecutiva, y de las Comisiones Especiales o ponencias, así como los temas que determine el presidente más los que el Órgano Colegiado hubiese acordado por mayoría simple en sesión precedente.

La Comisión Ejecutiva conocerá con una antelación de ocho días, como mínimo, el orden del día del Consejo General y la documentación correspondiente, pudiendo decidir en ese momento la inclusión de nuevos temas en el mismo, en cuyo caso el secretario general dará inmediata cuenta al presidente.

2. Las cuestiones extraordinarias y urgentes, a juicio del presidente, del 20 por 100 de los consejeros o a requerimiento del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, y con carácter de tales, podrán introducirse en el orden del día, siempre que el Consejo, al inicio de la sesión, lo considere procedente.

Art. 12. Del régimen de adopción de acuerdos.

1. El Consejo General, sus Comisiones y ponencias se entenderán constituidos válidamente cuando concurren los dos tercios, al menos, de sus componentes en primera convocatoria; en segunda convocatoria será válida la reunión cualquiera que sea el número de consejeros que asistan.

2. Los acuerdos, para su validez, se adoptarán, con carácter general, por mayoría simple de los miembros presentes. No obstante, para apro-

bar el anteproyecto de presupuesto, la Memoria anual y las mociones que pudieran ser presentadas, se requerirá, en todo caso, la mayoría absoluta de los miembros presentes. El secretario general podrá formular advertencia, previa a la votación, de ilegalidad, que constará en acta.

3. En cada sesión se elaborará un acta que recoja sustancialmente el desarrollo de la misma, así como la relación de personas asistentes. Todos los miembros están facultados para solicitar que consten sus votos reservados y abstenciones.

Las actas serán redactadas y firmadas por el secretario general, con el visto bueno del presidente, y se aprobarán en la siguiente sesión ordinaria, acompañándose el correspondiente texto del acta de la convocatoria.

4. Cualquier miembro del Consejo General, incluido el secretario general, tiene derecho a solicitar la transcripción íntegra de su intervención en cada sesión, siempre que aporte en el acta texto escrito que se corresponda exacta y fielmente con su intervención, haciéndose constar así en el acta y uniéndose copia autenticada del escrito a la misma.

5. El voto será individual y secreto, salvo que existiera manifiesta unanimidad entre los consejeros sobre el tema propuesto.

Art. 13. De las Comisiones Ejecutivas Provinciales.

1. Las Comisiones Ejecutivas Provinciales de los Consejos Generales de los Institutos a que se refiere el presente Reglamento estarán integradas por nueve vocales:

a) Tres representantes de la Administración Pública.

b) Tres en representación de los Sindicatos más representativos, y

c) Tres de las Organizaciones Empresariales de más representatividad.

A tal efecto, el secretario de las Comisiones Ejecutivas Provinciales cursará la oportuna comunicación al secretario general, poniendo de relieve la necesidad del nombramiento de los respectivos representantes. El secretario general, a su vez, lo notificará, en el supuesto de las representaciones Sindicales o de Organizaciones Empresariales, a las respectivas Entidades u Organismos y, en el supuesto de representantes de la Administración Pública, al presidente del Consejo General.

El presidente será el delegado territorial del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social y el vicepresidente el director provincial del Instituto, siendo ambos miembros representantes de la Administración Pública. Actuará como secretario, con voz, pero sin voto, un funcionario de la Dirección Provincial del correspondiente Instituto Nacional, nombrado por el director general del mismo, a propuesta del delegado territorial del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social.

2. Corresponde a las Comisiones Ejecutivas Provinciales supervisar y controlar la aplicación, a nivel provincial, de los acuerdos del correspondiente Consejo General, así como proponer, en su caso, cuantas medidas, planes y programas sean necesarios para el perfeccionamiento de los mismos en su ámbito territorial.

3. La Comisión Ejecutiva Provincial se reunirá mensualmente.

4. Será aplicable a las Comisiones Ejecutivas Provinciales lo dispuesto en este Reglamento para los Consejos Generales, en orden a lo establecido en el artículo 4.º, salvo lo dispuesto en el apartado g); asimismo, lo dispuesto en los artículos 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 10, números 2, 3 y 4; 11, número 1, párrafo primero, y número 2, y 12, trasladándose todo ello al ámbito provincial.

Art. 14. De los presupuestos de los Consejos Generales.

Los presupuestos de las Entidades en las que exista Consejo General dispondrán de una dotación para gastos de funcionamiento de estos Consejos que garantice su autonomía.

Lo que digo a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 17 de enero de 1980.

ROVIRA TARAZONA

Excmos. Sres. secretario de Estado para la Sanidad, subsecretario del Departamento e Ilmos. Sres. presidentes de los Consejos Generales del Instituto Nacional de la Salud, del Instituto Nacional de la Seguridad Social y del Instituto Nacional de Servicios Sociales.



MINISTRO DE CULTURA

Don Ricardo de la Cierva, que ha sido nombrado ministro de Cultura, en sustitución del señor Clavero Arévalo, el cual había presentado su dimisión, que le fue aceptada.



TALLERES TAHER, S. A.

REPARACION DE BUQUES A FLOTE. ESTACION DE SERVICIOS "METALOCK"

Motores Diesel y eléctricos - Calderería - Soldadura - Instalaciones - Carpintería y Ajustaje - Servicio oficial DEUTZ - OTTO LEGITIMO, para Valencia y provincia.



VICENTE BRULL, 22 y 24
FRANCISCO CUBELLS, 38
Teléfono 67 01 27
VALENCIA (Grao)



FIESTA EN TERRANOVA

Nos llega ahora el documento gráfico de las fiestas de fin de año que celebraron en Saint John's los pescadores de la flota bacaladera española. Los tripulantes de varias parejas y bous se reunieron en comidas de hermandad durante los últimos días del año y primeros de 1980. Todas ellas se celebraron en la Casa del Mar y asistieron también el personal médico y asistente social del Instituto Social de la Marina, representante en Terranova de la Subsecretaría de la Marina Mercante y Pesca (que estuvo acompañado por su familia), y cónsul de España. En la fotografía, tripulantes de la pareja bacaladera "Esquiu"-"Arriscado", y en primer término, la asistente social del ISM, señorita María del Mar Benavides. ■

EFFECTOS NAVALES

**PAULINO
FREIRE, S. L.**

**Lubricantes, cables
cabullería, pinturas,
ferretería naval, etcétera.
Suministros a la Marina
en general**



Santo Domingo, 1. CADIZ
Teléfonos 27 40 00 y 27 44 04

Cartas al director

S. O. S. PARA EL PUERTO DE SAN CARLOS DE LA RAPITA

Señor director:

Ante todo, manifestarle que las opiniones que expongo son fruto de la experiencia adquirida en muchos años de armador y patrón de pesca del litoral del delta del Ebro, desde el cabo Salou al cabo Tortosa.

El cabo Tortosa y el delta han cambiado; lo mismo que el puerto de Los Alfaques, donde se refugiaban de los temporales bergantines y goletas. Se han echado a pique los pontones que antiguamente llevaban el arroz desde el delta a Amposta. Con ello se han cegado las gargantas Sur y Este que mantenían el cabo Tortosa y la protección de Los Alfaques. Han desaparecido las dunas, los arenales y las primeras salinas, mientras lo empiezan a hacer las que todavía están produciendo y las mareas se van comiendo lo que queda.

Si se pierde el puerto, señor director, se pierde también la protección de la ciudad de San Carlos, así como la gran riqueza piscícola y marisquera.

Por otra parte, también se han transformado los fondos de rastreo; la sonda de mano choca con terreno duro y las artes se elevan peladas. Los ricos langostinos y lenguados desaparecieron. Hay que dejar bajar las aguas —pocas lo hacen ya—, que desemboquen por las gargantas Este y Sur para que, ricas en aluviones como son, formen pasto del pescado y ayuden a limpiar la costa, donde las mareas del Sur arrojan cada vez más desperdicios y contaminación.

¿Por qué estamos permitiendo que se nos escape lo que la Naturaleza nos dio? Hagamos algo. Aún estamos a tiempo. ■

Convocados por la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante

PREMIOS PARA TRABAJOS DE DIVULGACION DE TEMAS MARITIMOS

MADRID (Redacción).—Por una Resolución de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante se han creado los premios para los trabajos de divulgación de temas marítimos. Dicha Resolución dice lo siguiente:

Con el fin de fomentar el interés y afición por la mar y sus problemas y estimular la vocación del personal docente y alumnado de las Escuelas Oficiales de Náutica e Institutos Politécnicos Nacionales Marítimos Pesqueros de todo el ámbito nacional, se convoca un concurso para la adjudicación de premios sobre temas marítimos.

En su virtud, a propuesta de la Inspección General de Enseñanzas Náuticas, esta Subsecretaría ha resuelto crear los premios que se establecen seguidamente:

PREMIOS

1.1. Premio Ancla, dotado con 50.000 pesetas. Para el mejor trabajo relacionado con la mar, el transporte marítimo y la pesca, de autor o autores españoles pertenecientes al personal docente de las Escuelas Oficiales de Náutica e Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo Pesqueros.

1.2. Premio Sextante, de periodismo, dotado con 21.000 pesetas. Para el mejor artículo o colección de artículos, guión o serie de guiones de radio o televisión, autor o autores españoles pertenecientes al personal docente de las Escuelas Oficiales de Náutica o Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo Pesqueros que estimulen la afición marinera en España.

1.3. Premio Hélice, dotado con 50.000 pesetas. Para el mejor trabajo de carácter técnico o científico relacionado con la mar en cualquier de sus aspectos, de autor o autores españoles alumnos de las Escuelas Oficiales de Náutica o Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo Pesqueros.

1.4. Premio Palangre, dotado con 25.000 pesetas. Para el mejor trabajo relacionado con la mar y sus hombres, de autor o autores españoles alumnos de las Escuelas Oficiales de Náutica e Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo Pesqueros, que informe o divulgue asuntos marítimos.

NORMAS PARA LA ADJUDICACION DE LOS PREMIOS

Las normas para la adjudicación de los premios serán las siguientes:

2.1. Los concursantes deberán solicitarlo en instancia dirigida al ilustrísimo señor inspector general de Enseñanzas Náuticas, acompañada de tres ejemplares de sus trabajos, que deberán tener entrada en el Registro General de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante antes del 1 de junio de cada año, considerándose válidos los que se envíen por correo certificado hasta la citada fecha.

2.2. Los trabajos comprendidos en el punto 1, que no sean inéditos, deberán haber sido publicados por primera vez a partir del año 1979. En aquellos casos que lo precise deberá acreditarse la fecha de su difusión.

2.3. Los trabajos que concurren a los Premios Ancla y Hélice tendrán una extensión no inferior a setenta y cinco (75) folios a dos espacios y una sola cara. Serán preferidos los que hayan sido redactados como consecuencia de una labor de seminario.

2.4. Los trabajos que opten a los Premios Sextante y Palangre tendrán un mínimo de siete (7) folios a dos espacios y una sola cara. Se enviarán acompañados por un certificado del director del Centro a que pertenezcan los alumnos.

2.5. La concesión de los premios se notificará por conducto oficial al autor o autores, anunciándose oportunamente el lugar, día y hora del reparto de premios.

2.6. El Jurado calificador, para cada uno de los trabajos objeto del concurso, estará presidido por el inspector general de Enseñanzas Náuticas y constituido por tres personas de reconocida competencia en la materia, designadas todas libremente por la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

2.7. El fallo del Jurado calificador será inapelable. Los premios podrán ser declarados desiertos, en cuyo caso podrán aplicarse los fondos de éstos para aumentar la dotación de los demás o se reservarán para incorporarlos a los del próximo concurso.

2.8. No se devolverán los trabajos presentados, ni se mantendrá correspondencia en torno a ellos.



LA GUARDIA, PUERTO CAMPEON LANGOSTERO

Por Ballasar Velga

En la punta Sudoeste del mapa de Galicia, en la desembocadura del padre de los ríos gallegos, La Guardia se extiende por la ladera baja hacia el mar, a la sombra milenaria de la citania celta del monte Santa Tecla, desde cuya cumbre se divisan, en días claros, desde el gallego Finis-terre al lusitano Montedor. Los navegantes antiguos llamaban a los pa-rajés que van desde Bayona a La Guardia "la costa negra", y en verdad que no se vislumbra en ellos una playa; sólo roquedales batidos por el mar a lo largo del áspero camino.

Dentro de la remota merindad de Turonium, La Guardia aloja viejos conventos, restos de la antigua mu-ralla que circundaba la villa y las ruinas del castillo de Santa Cruz, construido en el reinado de Felipe III y cuyo alcaide en 1637 era el capitán don Juan Pereira de Castro. Iglesia

de Santa María, con sus altares ba-rrocos y bajo cuyas naves en los dos primeros días de octubre de 1599 ce-lebró dos concilios el cabildo ecle-siástico de Tuy, huyendo de la peste que azotaba a la capital de la dióce-

(Pasa a la pág. siguiente)





LA GUARDIA, PUERTO CAMPEON LANGOSTERO

(Viene de la pág. anterior)

sis. Rincones típicos, cruceros con leyenda al pie y escudos nobiliarios evocadores presididos por la piedra heráldica guardesa de la nave desarbolada y la torre almenada tremolando bandera al viento, blasón que por tradición viene de los primeros pobladores del barrio guardés de la Ribera, los tripulantes de un buque maltés que corriendo una tempestad entró en el puerto desmantelado y no pudiendo reparar sus averías se establecieron en el lugar que hoy es calle de los Malteses, comenzando la explotación de la pesca y salazón.

La Guardia cuenta en la actualidad con 9.490 habitantes. Sus casas se escalonan escaleras arriba y en las llamadas chabolas, que son los bajos de las casas altas, se ven haciendo red chicas jóvenes, mujeres maduras y jubilados de mar que no se resignan a vegetar. Unas mil mujeres guardesas (atadeiras) se ocupan en este menester, con jornales que oscilan entre las 500 pesetas día, y estas redes no sólo surten a la flota nativa, sino que se exportan a otros puertos de las provincias de La Coruña y Lugo.

PESCA ANTIGUA

Ni los diccionarios de Miñano y de Madoz hablan en el pasado siglo de la importancia de La Guardia como puerto pesquero. Sin embargo, un grabado guardés de 1860 muestra los barcos "volanteiros", embarcaciones parecidas a los faluchos, altos de amurada y ancha manga, que tripulaban 18 hombres. La dorna no prosperó ni en La Guardia ni en Bayona, considerando la gamela de dos popas más práctica y valiente, con la ventaja de su quilla plana para facilidad de varada. Ya de antiguo, las gamelas guardesas salían a pescar al pincho, al palangre e incluso portando red langostera.

Hace más de un siglo que los langosteros de La Guardia llegaban hasta cabo San Vicente y Sines, capturando la langosta y estableciéndose allí con sus familias durante las campañas de pesca. En la misma época se cogían en el río Miño grandes cantidades de sábalos y lamprea, hasta que las industrias montadas después a lo largo de la cuenca acabaron, a consecuencia de los vertidos, con esta riqueza que mantenía a los pesca-

dores miñotos de ambas orillas en los meses de enero a mayo.

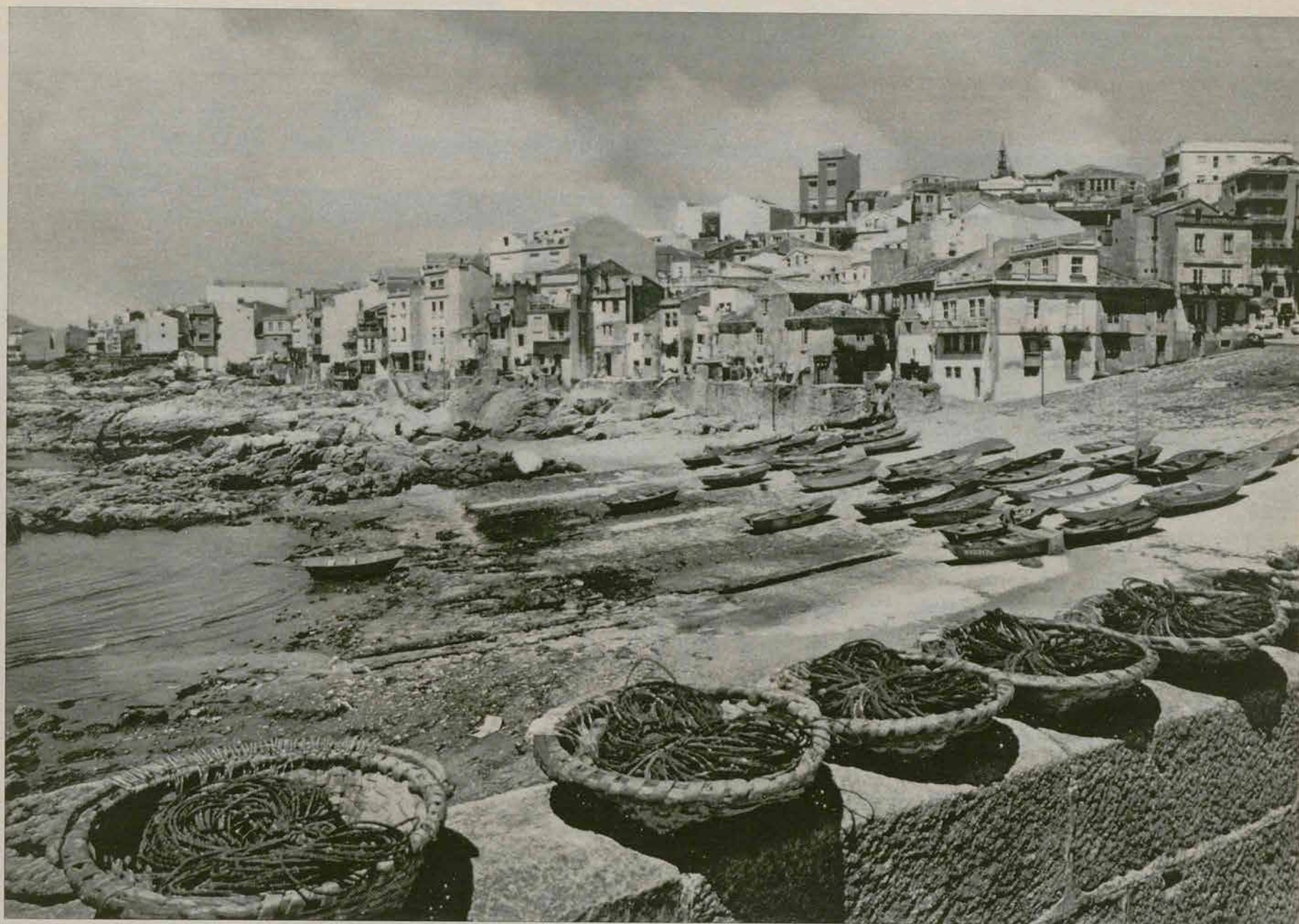
Hacia 1910, el pescador guardés remontaba las seis millas costeras en busca de un jornal de dos pesetas. A comienzos de este siglo, el "argazo" era una menuda opulencia que se recogía en las riberas en forma de algas marinas para abonar los campos de los pueblos agrícolas de la comarca. Una gamela repleta de "argazo" valía entonces cinco duros, pero más modernamente aquel pequeño comercio desapareció, sustituido por los fertilizantes químicos. Hace sesenta años, el camarón rendía buenas cosechas en La Guardia, mientras que toneladas de congrio seco marchaban hacia los mercados del interior hispano.

El arte de la volanta se empezó a trabajar en Galicia en los puertos de La Guardia, Finisterre y puerto del Son. El cerco de jareta predominó brillantemente durante medio siglo como patrimonio de La Guardia, Bayona y Cangas de Morrazo. También fue La Guardia el primer puerto gallego que trabajó al trasmallo como una derivación de los artes con

que faenaban dentro del río Miño al sábalos y a la lamprea, y ello hace que a aquel aparejo se le llame hoy "miños", nombre que le dieron los pescadores del Norte de Galicia. En 1911 llegó al puerto guardés el primer pesquero de vapor que trabajó al pincho y a la ardora, patroneado por don Manuel Pena, llamándose el barco "San Antonio". El inicial buque de motor llegó a La Guardia a la terminación de la primera guerra mundial y se denominaba "Unión". De los patronos de pesca desaparecidos, las gentes de mar guardan especial memoria de los hermanos Rodríguez, José y Antonio; de Prudencio Peña, de José Benito, alias "Papachita", y de Emilio Castelar, que a pesar de su patronímico nada tenía de común con el hombre político del siglo XIX.

PUERTO

En 1870, el movimiento mercantil del puerto de La Guardia totalizó una entrada de 80 barcos y 89 de salida. El fondeadero actual fue clasificado en 1952 como puerto de refugio, pero la verdad es que la misma flota pesquera nativa tiene que refugiarse en el cercano puerto de Bayona cuando sopla el temporal. La Guardia pesca-



dora se puede decir que carece de muelles de atraque adecuados, de fábrica de hielo y de almacenes de redes en el recinto pesquero; tampoco tiene este pueblo netamente pescador escuela de patrones o motoristas, ni viviendas de renta limitada para marineros.

Un verdadero puerto de refugio podría ser factible establecerlo en la boca interior del río Miño, en el pasaje de Camposancos. Se han abierto gestiones conjuntas luso-galaicas para construir este puerto de refugio para aprovechamiento tanto de la portuguesa Camiña como a La Guardia, ambas poblaciones en la desembocadura del Miño.

Sin contar con fábricas conserveras de pescado, La Guardia es el puerto gallego langostero por excelencia, con cuatro grandes cetáceas que albergan cada una unos 2.000 kilos vivos de langosta y bogavante. Es igualmente uno de los grandes puertos gallegos gameleros, y este tipo de embarcación figura varado en cantidades masivas en las dos vastas rampas que contiene el puerto. En la cabeza de la rampa foránea se levanta la lonja cerrada y pétrea, de unos 180 metros cuadrados.

La Guardia dispone de dos astille-

ros de construcción naval, uno de ellos con servicio de varaderos.

FLOTA

La Guardia posee en la actualidad una flota de 80 barcos a motor, con un promedio de nueve hombres de tripulación, siendo el tonelaje total de esta flota superior a 4.000 toneladas, con potencia motriz de 17.000 caballos. Cuenta, además, con 150 embarcaciones de vela y remo, que tripulan dos o tres marineros por unidad. El censo activo de la marinería embarcada es de 910 hombres y existen 312 jubilados de mar. El pescador guardés vive sin grandes lujos y en ningún caso es trabajador mixto de tierra y barco: vive exclusivamente del mar.

Son 85 los propietarios pesqueros guardeses, casi tantos como el número de barcos mayores, y es que en La Guardia no existe el armador de cobata, pues todos tienen misión a bordo como patrones o motoristas. Su entidad asociativa ostenta un largo y expresivo título: Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Aparejos y Artes Selectivas. En La Guardia es desconocido ese gremio capturador de mariscadores a pie.

Los caladeros de la flota guardesa son Portugal, fondos frente a Marruecos y Canarias para los motopesqueros de mayor tonelaje. Una parte de estos barcos trabajan con base provisional en Barbate y Algeciras. De La Guardia salen frecuentemente para ambos puertos andaluces autobuses llevando tripulaciones y aparejos. Habían llegado una semana antes pesqueros guardeses para vender sus capturas en los dos puertos gaditanos antes citados, y dejando las embarcaciones amarradas, las dotaciones vienen al pueblo natal, trayendo las redes averiadas. Al cabo de siete días vuelven a aquellos puertos en el mismo autobús que los trajera.

Con cuatro unidades de casco de acero cuenta la flota pesquera de La Guardia. El barco mayor registra 197 toneladas de desplazamiento y la totalidad de esta flota puede considerarse moderna o renovada a base de perseverante trabajo, pues sólo cuatro embarcaciones del total de casi un centenar tiene crédito oficial concedido.

SUBASTAS Y PESCAS

Los artes usados en La Guardia son volantas, trasmallos y palangres,

y las especies de más captura son merluza y mero. Las horas de subasta en lonja son a las ocho de la mañana y tres y media de la tarde. Se pregona por pieza si ésta es de tamaño mayor y por lotes y clases de pescado en subasta a la baja y en saltos de a cinco pesetas. La cifra de compradores alcanza a sólo una docena y tres es el número de exportadores. Los adquisidores son mujeres en su mayoría, las cuales escuchan al subastador con la mirada perdida, quietas, estáticas y atentas solamente a que la mercancía íctica llegue al precio por ellas deseado para gritar el "mío".

En 1973, el tráfico de La Guardia alcanzó 431 toneladas de pesca capturada, con un valor en primera venta de 35,3 millones de pesetas, que la situaba en el lugar 85 de los puertos pesqueros españoles. En 1977 fueron 220 toneladas las desembarcadas, con valoración de 45.670.765 pesetas subastadas en lonja, a las que hay que sumar las ventas de la flota guardesa en Vigo y Algeciras. En los dos últimos años, las capturas lonjísticas oscilaron alrededor de 200 toneladas, lo que supuso un importe aproximado de 74 millones de pesetas. ■



Laboratorio de La Coruña del Instituto Español de Oceanografía.

EL LABORATORIO OCEANOGRÁFICO DE LA CORUÑA



Cultivos de fitoplancton a escala semiindustrial, que se utilizará como alimento de otros seres cultivables.

Dentro de la red de laboratorios que el Instituto Español de Oceanografía tiene distribuidos a lo largo de nuestras costas, el de La Coruña es el de más reciente creación.

Se creó en 1968, ya que la importancia que el puerto de La Coruña tiene desde el punto de vista pesquero-marisqueño y su peculiar situación, precisamente en el ángulo Noroeste de la Península Ibérica, hacía necesaria la existencia de este laboratorio, no sólo para el estudio de las pesquerías con base en este puerto, sino también por la importancia que desde el punto de vista oceanográfico tiene la plataforma gallega.

Actualmente, el laboratorio de La



Embarcación para muestreos en el interior de las rías.

Coruña se encuentra instalado en un edificio de moderna construcción situado en la entrada de la bahía y próximo a la zona monumental de la ciudad. Consta de dos plantas y un sótano, con una superficie útil de unos 2.000 metros cuadrados.

Los trabajos que en este laboratorio se realizan parten de los programas integrados en el Plan Coordinado de Oceanografía y están especialmente enfocados hacia el estudio del mar, a fin de su mejor explotación racional, con atención preferencial a la zona de costa que este laboratorio tiene asignada, asesorando a la Administración en aquellas cuestiones que son de su exclusiva competencia.

Su equipo científico, constituido actualmente por 24 científicos y 12 auxiliares, trabaja en los siguientes planes, que se mencionan sin orden preferencial alguno.

ESTUDIOS SOBRE PESQUERIAS

Estos trabajos se realizan en colaboración con los laboratorios de Vigo y Santander.

En el campo de la biología pesquera se tiene en marcha una serie de programas cuya finalidad es proporcionar el asesoramiento necesario para el aprovechamiento racional de los recursos pesqueros y proponer a la Administra-

ción las medidas de regulación adaptadas a cada caso.

Para ello es necesario conocer el proceso de crecimiento, reproducción y mortalidad de las distintas poblaciones explotadas, y aplicar modelos teóricos que permitan simular los cambios ocurridos por la explotación y predecir acontecimientos futuros.

Coincidiendo con el desarrollo pesquero de los últimos años, y ante la necesidad creciente de ordenar la pesca sobre una base bioeconómica, es preciso conocer el valor de los "stocks" de nuestras pesquerías y el de las zonas de la plataforma y talud continentales explotables para incrementar los conocimientos sobre las pesquerías propias

de estas zonas a efectos de racionalizar la extracción.

Los trabajos sobre estudios de pesquerías se desarrollan en los tres campos siguientes:

1. **Pesquerías demersales.**—Se basa en la obtención de datos de capturas y esfuerzo de la flota con base en los puertos gallegos sobre las especies principales de la pesquería: merluza, bacaladilla, cigala y jurel.

La recogida de datos estadísticos de capturas y esfuerzo es diaria, para conseguir lograr una evaluación del "stock" en aguas gallegas, acompañados de muestreos biológicos a bordo de

(Pasa a la pág. siguiente)

EL LABORATORIO OCEANOGRÁFICO DE LA CORUÑA

(Viene de la pág. anterior)

barcos comerciales. Se recogen datos de crecimiento, distribución de las especies a lo largo de la plataforma en las distintas épocas del año, selectividad a los diferentes materiales empleados para la confección de los artes, etc.

2. Pesquerías de atún blanco.—Estas pesquerías de atún blanco, también llamado albacora y bonito del Norte, vienen siendo objeto desde hace varios años de un plan de investigación amplio. El trabajo se orienta hacia el cálculo de la captura y esfuerzo, en el espacio y en el tiempo, y la migración de esta especie, así como su relación con la temperatura del agua de superficie. Conviene resaltar la colaboración entusiasta que prestan las Cofradías de Pescadores del Norte y Noroeste.

Se está prestando gran atención al esfuerzo de la flota, a la composición de las capturas y las zonas de pesca, pero es preciso recoger más datos sobre los factores ambientales relacionados con la situación de la pesca y completar datos sobre limitación de "stocks".

3. Pesquerías de moluscos.—La producción de moluscos gallegos es objeto de una especial atención, por construir una zona costera privilegiada no sólo en comparación con otras zonas costeras españolas, sino también con diversas zonas de otros lugares del mundo.

Los moluscos gallegos son capturados en una gran mayoría en el interior de las rías. alguna especie, como el mejillón, se cultiva en artefactos flotantes. Mediante este sistema se ha alcanzado la más alta producción de proteínas por metro cuadrado y unidad de tiempo. Otras especies, como el berberecho y las almejas, de gran importancia también en la economía pesquera gallega, se capturan en determinadas épocas del año en los denominados **bancos naturales**.

Los bancos naturales son, en general, zonas limitadas en las cuales, como consecuencia de unas condiciones ecológicas especiales, se desarrollan en ellos diferentes especies de moluscos y en grandes cantidades. La explotación de estos bancos naturales se practica por los mariscadores, tanto a pie como a flote y en una época limitada del año.

El estudio de las poblaciones existentes nos permite delimitar claramente estos bancos y conocer la producción de los mismos. Ello permitirá programar su explotación racional y lograrse un incremento de su producción.

CULTIVOS MARINOS

La investigación se basa en la obtención de cría de diversas especies de moluscos. Estos estudios se realizan actualmente a escala semi-industrial y tienen como finalidad desarrollar la

tecnología precisa que permita acometer la instalación de plantas productoras de cría de moluscos a escala industrial y con un alto porcentaje de garantía de éxito.

Esta investigación es necesaria debido a que el incremento en la demanda de moluscos, como la ostra plana, la almeja fina y la vieira, etc., ha provocado un agotamiento de los bancos naturales. Actualmente es necesario recurrir a importaciones para abastecer los parques de engorde, ya que la producción natural no puede garantizar un suministro constante y suficiente que asegure la rentabilidad de las inversiones.

Los cultivos comprenden, por una parte, la maduración, puesta, incubación y cuidado de las larvas hasta que éstas alcanzan un cierto tamaño, y por otra parte, la producción del alimento necesario para el mantenimiento de los adultos reproductores y el engorde de las crías y jóvenes.

Al alcanzar los jóvenes una cierta talla, éstos han de trasladarse al mar, ya que a medida que crecen se incrementan sus necesidades alimenticias y de espacio. Su mantenimiento en régimen confinado aumentaría considerablemente los gastos de explotación, de aquí la necesidad de su traslado al mar para continuar el crecimiento hasta que alcancen la talla comercial.

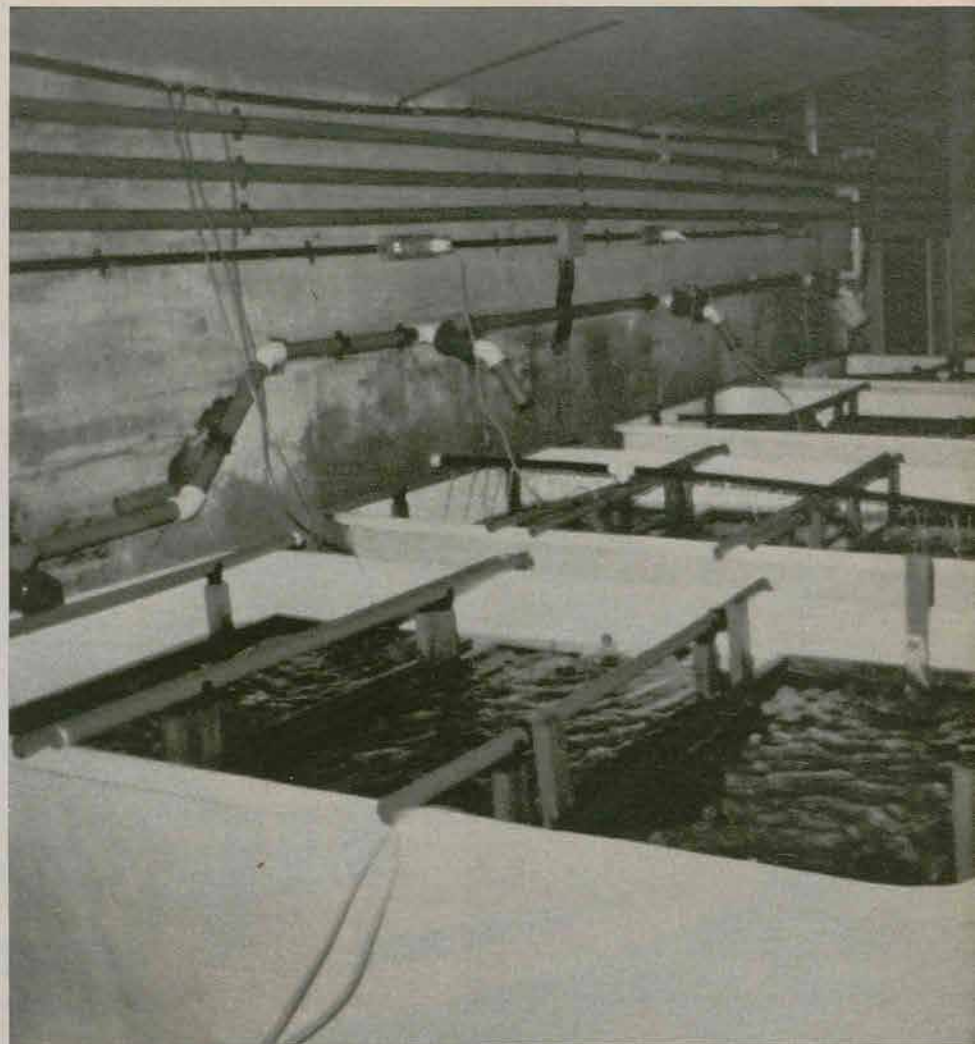
ESTUDIOS SOBRE CONDICIONES OCEANOGRÁFICAS

El conocimiento de la variación en el espacio y en el tiempo de los factores oceanográficos, temperatura, salinidad, oxígeno disuelto, nutrientes, etc., y de la dinámica costera, olas, corrientes y mareas, a lo largo de nuestro litoral, es a todas luces indispensable para un país como el nuestro, ya que estos conocimientos son absolutamente necesarios para la instalación de parques de cultivo, urbanizaciones, puertos, industrias, etc.

El asesoramiento que ha de prestarse a la Administración no puede ser improvisado, ni realizado en un tiempo corto por muchos medios de que se disponga, pues son el resultado de una labor sistemática y estadística perfectamente planificada.

El conocimiento de las variables oceanográficas repercute en el aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos del mar. Este conocimiento es básico, por tanto, para el aprovechamiento de la zona costera, así como para combatir y paliar los efectos de la contaminación.

Existen ciertas especies que desarrollan íntegramente su ciclo biológico en las aguas litorales y en las rías. Por ello, el gran interés que presenta el conocer al máximo las condiciones ambientales de estas áreas abrigadas en



Cultivos de moluscos a escala semiindustrial.

las que pasan gran parte, o toda su vida, multitud de moluscos, crustáceos, peces, etc.

Es necesario, desde el punto de vista biológico, conocer las épocas de aparición de larvas, puntos de acumulación de las mismas, épocas en las que esto sucede, mortalidad de larvas, jóvenes y adultos. El conocimiento de las corrientes debe resolver el problema de la creación de zonas de recolección de larvas; la variación térmica puede orientar, entre otras cosas, sobre el momento de la puesta; asimismo, la aparición y evolución de capas de baja salinidad, en épocas y lugares determinados, ocasionan grandes pérdidas a los cultivos que podrían en parte ser evitadas.

Si queremos evaluar la producción del mar no basta conocer el extremo final de la cadena, es decir, los seres marinos directamente explotados por el hombre, cuyo rendimiento podemos conocer por las estadísticas, sino que interesa conocer la cadena trófica en total, cuyo primer eslabón, el fitoplancton, es la base de la producción.

Uno de los aspectos de la vida en el mar que constituye un gran desafío a los intentos de comprensión de los científicos lo constituye la formación de materia orgánica. Se pretende conocer con la mayor precisión posible las biomásas planctónicas, su composición y distribución estacional y batimétrica, los parámetros físico-químicos y biológicos incidentes en las cadenas alimenticias.

Se pretende conocer con detalle no sólo las fluctuaciones de las biomásas de huevos y larvas de peces, moluscos

y crustáceos de interés comercial y su relación con los factores ambientales, sino todos aquellos seres planctónicos que puedan ser usados como indicadores.

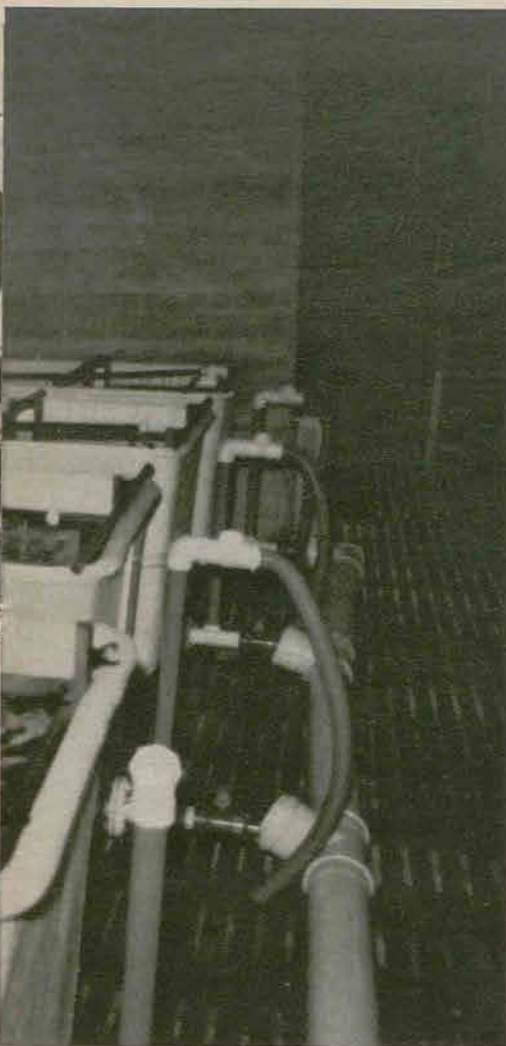
RED DE OBSERVACION DEL MEDIO MARINO

La Red de Observación del Medio Marino (ROMM) es un servicio del Instituto Español de Oceanografía, apoyándose en sus laboratorios costeros. El laboratorio de La Coruña está integrado en el servicio, siendo su misión primordial la observación de la calidad de las aguas costeras, con una acción preferencial en las rías de Arosa, Muros y Ares.

Se realizan muestreos periódicos para el conocimiento en el tiempo y en el espacio de una serie de parámetros agrupados en tres categorías. Una de ellas comprende los parámetros físico-químicos del agua del mar, como son la temperatura, salinidad, pH, oxígeno disuelto, materias en suspensión, clorofila, nitritos, nitratos, fosfatos y silicatos.

Otra de las categorías comprende parámetros específicos de la contaminación del agua, de los sedimentos o de los organismos marinos, como los hidrocarburos, detergentes, bacterias, metales pesados y compuestos organoclorados.

La tercera de las categorías agrupa los parámetros referentes a las comunidades y ecosistema marino, como son la taxonomía del fitoplancton, determinación de las especies fitoplanctónicas potencialmente tóxicas, contaje



cial atención a aquella que es objeto de mayor explotación comercial.

Para ello se efectúan en las rías gallegas muestreos periódicos que tienen como finalidad ampliar la base de nuestros conocimientos sobre el conjunto de los parámetros anteriormente reseñados. Ello tiene un especial significado en lo que se refiere al cultivo de mejillón y la aparición ocasional de mareas rojas, ya que éstas pueden estar ocasionadas por organismos, algunos de los cuales pueden ser productores de toxinas.

PROGRAMA COOPERATIVO CON U. S. A.

Este programa, que se realiza en colaboración con la Fundación Nacional de Ciencias de USA, está enfocado al estudio de la dinámica de las cadenas alimenticias de las rías gallegas, de las que Arosa, por sus especiales características, fue la elegida para iniciar los trabajos, que se completan actualmente con la ría de Muros y la plataforma continental adyacente.

La información que se está recogiendo sobre la intrusión periódica de las aguas subsuperficiales ricas en nutrientes, así como la estructura y dinámica de las comunidades de fitoplancton, zooplancton y bentos, permitirá establecer el modelo que rige la producción secundaria, relacionándolo con el predominio de los mejillones en la cadena alimenticia, todo lo cual proporcionará la base necesaria para llegar a una explotación óptima de la acuicultura del mejillón, así como para diversificar la producción secundaria a cosechar.

Se estudian los procesos físicos responsables de las intrusiones periódicas de nutrientes en las rías, para relacio-

nar los procesos de "upwelling" con las fluctuaciones en la composición y en la producción primaria del fitoplancton.

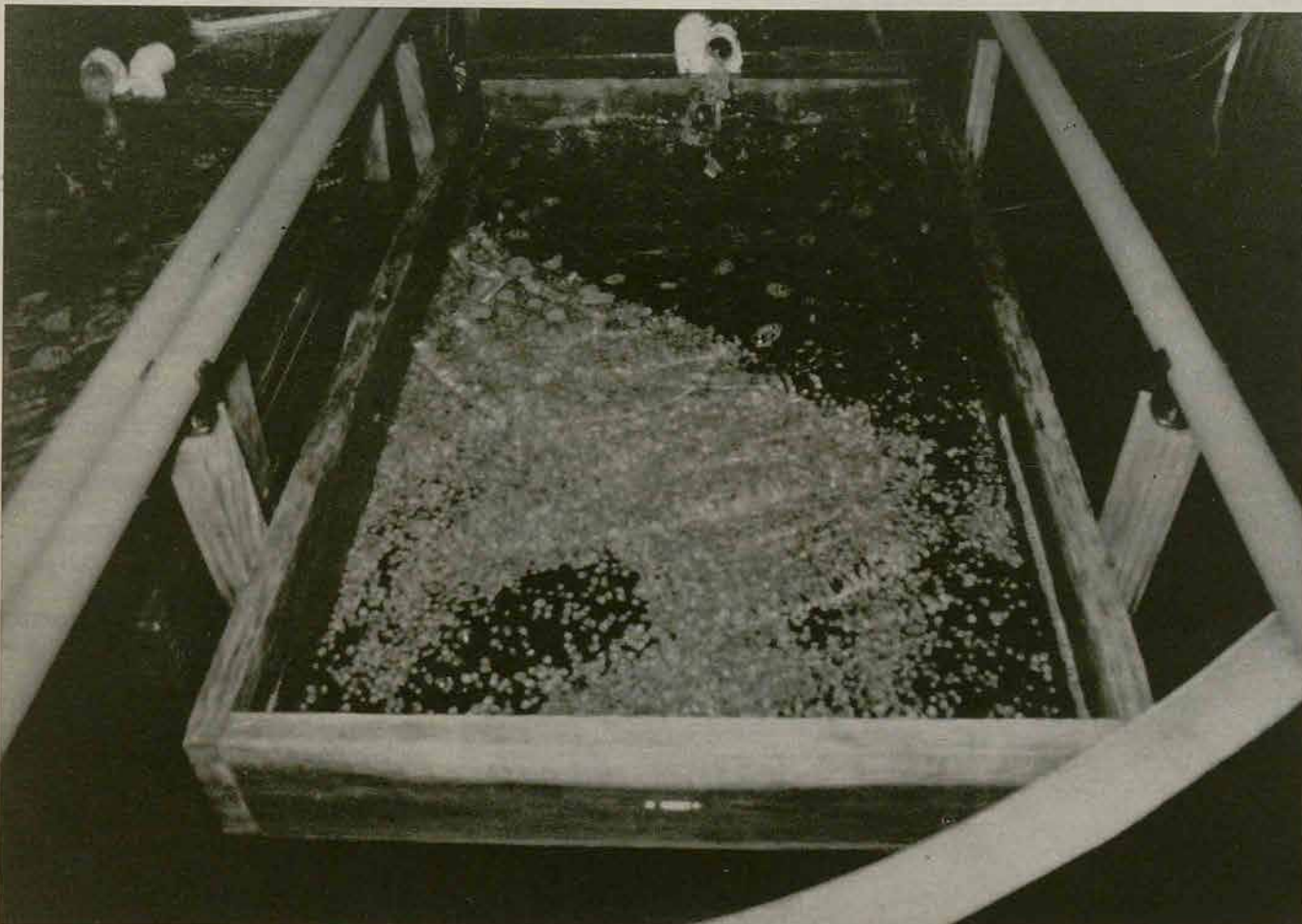
Los cambios estacionales de biomasa y producción del zooplancton y bentos, teniendo en cuenta la importancia que en sistema pelágico tiene el zooplancton como vía de paso de la energía fijada fotosintéticamente por el fitoplancton y como responsable del reclutamiento de la comunidad epibéntica asociada a las bateas de mejillón. Se ha encontrado que la alta producción secundaria característica de esta biocenosis de mejillón es responsable del mantenimiento de comunidades bénticas de peces demersales, crustáceos y equinodermos.

El estudio ininterrumpido de la dinámica de la población de mejillones, ya que éstos regulan y estructuran en un gran porcentaje los flujos energéticos en la ría, y al mismo tiempo las determinaciones en los cambios de peces demersales, crustáceos y equinodermos, permitirán deducir su dependencia alimenticia de la biocenosis de mejillón.

Con objeto de determinar el efecto que en ambos estuarios tienen las aguas de la plataforma continental frente a ellos, y los procesos de intercambio, se han iniciado los estudios pertinentes, consistentes en muestrear en cortas campañas oceanográficas los parámetros básicos dentro de cada una de las rías y en la plataforma continental adyacente para poder seguir la distribución de las variables en función del espacio. ■ **HECTOR QUIROGA LORENZO.** Oceanógrafo-biólogo. Instituto Español de Oceanografía. Laboratorio de La Coruña. Apartado 130. La Coruña.

de partículas, biomasa zooplanctónica y comunidades marinas.

La misión primordial de la ROMM es advertir de cualquier aspecto que pueda suponer un posible peligro para nuestra flora y fauna marina, con espe-



Cria de ostra plana nacida en el laboratorio de La Coruña y mantenida en un circuito cerrado de agua.



MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

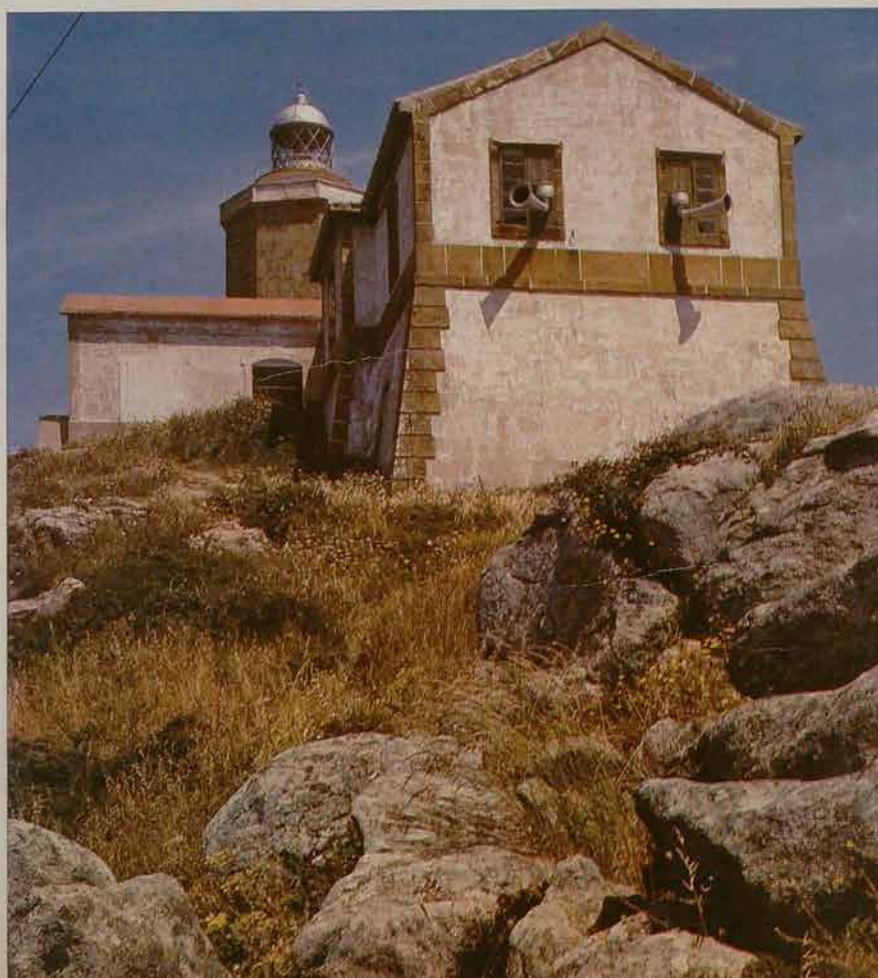
**Pedidos al Gabinete
de Información del
Instituto Social de la
Marina. Génova, 24.
Madrid-4.**



EL FARO DE FINISTERRE YA NO MARCA EL FIN DEL MUNDO

El último ramal de la cordillera Cantábrica forma, al llegar al mar, el cabo Finisterre. En lo alto, un faro señalizó durante siglos lo que era el fin del mundo conocido, cuando se creía que la Tierra era una superficie plana y que las aguas de los mares se precipitaban en sus límites a tenebrosos abismos.

En la actualidad, Finisterre ya no marca el fin de las tierras conocidas, pero su faro sigue teniendo capital importancia en el tráfico marítimo internacional.



El último ramal de la cordillera Cantábrica se adentra en el mar y forma el cabo de Finisterre. Tiene en su cumbre una planicie en la que se elevan varios picachos, en el último de ellos, sobre el abrupto mar, se yergue el faro de Finisterre (del latín *Finis Terrae* o fin de la Tierra), el faro del fin del mundo. Su nombre viene de la antigüedad, tiempos remotos en que esta región española señalizaba el fin del mundo conocido, cuando aún se creía que la Tierra era una superficie plana y las aguas de los mares se precipitaban en sus límites a abismos ignotos.

Después de que Colón patentizara la esfericidad del planeta y el faro de Finisterre dejara de marcar los confines del mundo, éste perdió su aurea misteriosa y prohibida, pero como todas las grandes torres de cabeza luminosa, al mar-



gen de su utilidad física, guía y salvaguardia de grandes barcos y pequeñas embarcaciones, tiene el poder mágico de transportarnos al mundo novelesco de nuestra infancia y adolescencia, de infatigables lectores de Julio Verne.

El faro de Finisterre es uno de los más importantes de España y es de gran utilidad internacional por su situación geográfica. Ubicado en la costa occidental de la provincia de La Coruña, a los 42° 52' 56" de latitud Norte y a 9° 11' 10" de longitud Oeste de Greenwich. Tiene una luz fija blanca y centelleo por periodos de treinta segundos, se halla instalado a 469 pies ingleses (142,95 m.) sobre el nivel del mar, es visible a la distancia de 26 millas náuticas (48.152 m.) para los destellos y 16. (29.632 m.) para la luz fija, en una torre octogonal de granito.

RODAS Y ALEJANDRIA

Desde la antigüedad, en lugares altos situados a la entrada de los puertos y canales navegables, se encendían grandes fogatas para orientar a las embarcaciones.

En el puerto de Rodas, durante el siglo III antes de J. C., un gigantesco coloso de bronce representando al dios Apolo sujetaba una gran antorcha en su mano derecha. Impúdica estatua de la libertad de nuestros antepasados, viril y sin túnica, dejaba pasar entre sus piernas a las embarcaciones de mayor envergadura. La sexta maravilla del mundo antiguo, construida por Cares de Linde, fue destruida por un terremoto a los cincuenta y seis años de su construcción.

En la embocadura del Nilo, Alejan-

dro Magno trazó con harina las líneas maestras de la ciudad que deseaba fuera el más alto ejemplo del poder macedónico y de la cultura helenística: Alejandría no sólo tuvo un famoso museo y una vastísima biblioteca, también poseía un gigantesco faro de 160 metros de altura, construido en mármol blanco, considerado como la séptima maravilla del mundo antiguo. Erigida por Tolomeo II Filadelfo en la isla de **Fa-ros**, la gran torre de señales para los navegantes que se dirigían a Alejandría, fue el faro por antonomasia, el crisol del término.

EVOLUCION DEL FARO

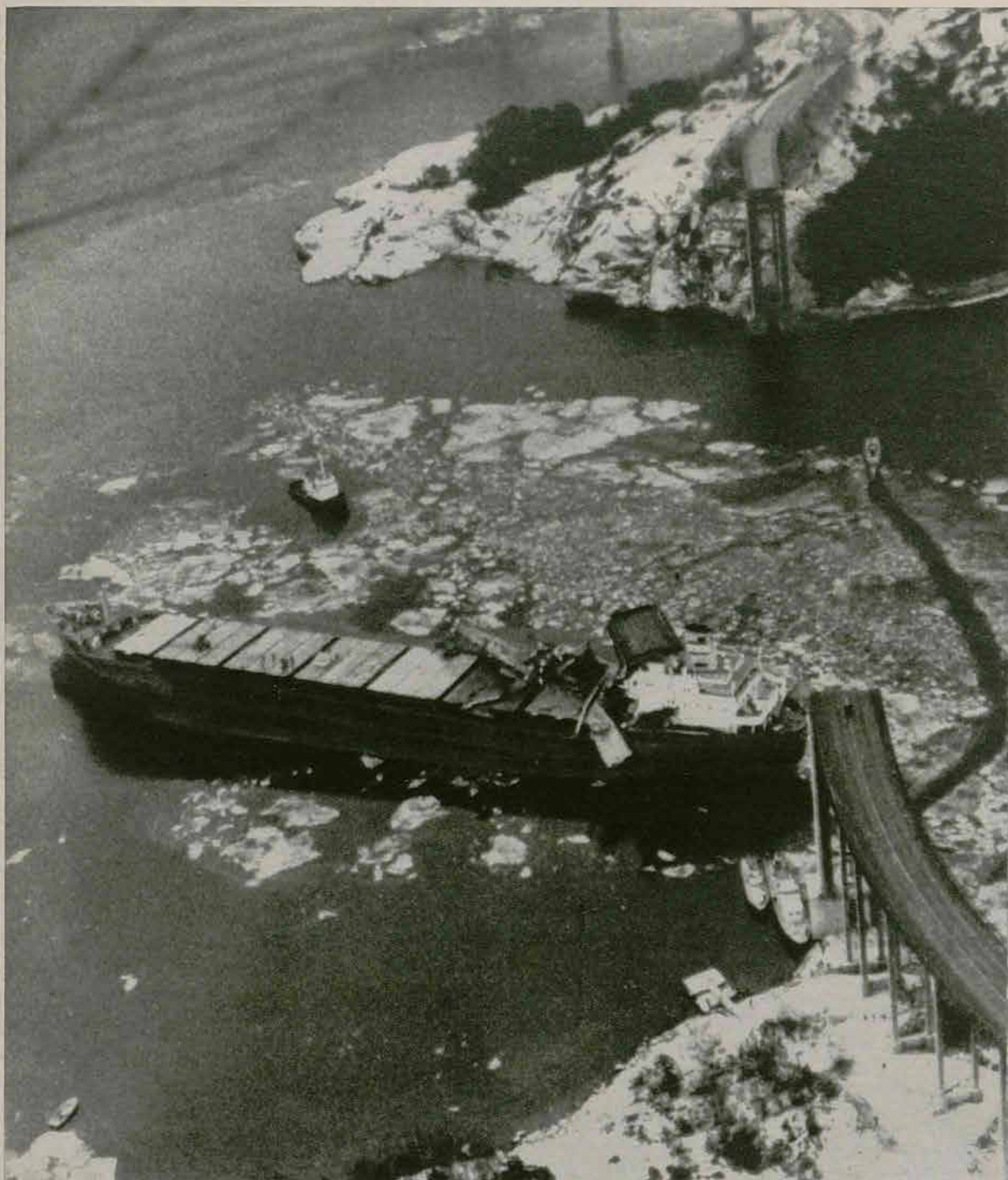
La señalización o balizaje de las costas o islotes peligrosos para la navegación no sufrió cambios importan-

tes hasta mediados del siglo pasado, en que el fuego de leña fue sustituido por quemaderos de petróleo.

James Chaness fue el creador de la concepción moderna del faro, creando el sistema óptico que emite distintos resplandores, de esta forma se podía ya distinguir un faro de otro. Con posterioridad a la segunda guerra mundial, se implantaron los faros semiautomáticos movidos por dinamos.

Con la creación de las válvulas solares, que ponen en funcionamiento el faro cuando se ocultaban el sol y lo apagan en la alborada, se arribó al faro moderno automático.

En la actualidad existen también los denominados radiofaros, que emiten señales circulares o direccionales que son captadas por los barcos. ■



UN CARGUERO DERRIBA EL PUENTE ALMO, DE GOTENBURGO

GOTENBURGO.—El "Star Clipper" chocó en la madrugada del 18 de enero con el puente Almo y provocó su desmoronamiento y la caída al mar de tres camiones y un coche.

El Almo es el puente principal de una serie que cruza el fiordo Askero y une la costa Oeste sueca con el archipiélago de las islas Tjörn. Mide 532 metros y la altura de su ojo alcanza los 41 metros. Fue construido en acero y hormigón en los años 1956 al 1960.

El "Star Clipper" es un carguero de 18.000 TRB y bandera liberiana, aunque pertenece a la compañía armadora noruega de Alfred Olsen. Fue construido en los astilleros suecos de Kockums y su colisión se debió a la fuerte bruma existente en dicha madrugada.

Los expertos anunciaron que se necesitarán dos años para su reconstrucción.

En las fotografías, dos aspectos del estado en que quedaron el carguero y el puente, y abajo, foto de archivo de este último. ■



PROTAGONISTA: LA MAR



Andrzej Wajda, premiado en Cartagena 79 con "La línea de sombra".

CINE

CARTAGENA, AÑO OCTAVO

Del 5 al 10 de noviembre de 1979 se celebró en Cartagena la VIII Semana Internacional de Cine Naval y del Mar, bajo la presidencia de don Enrique Pérez-Cuadrado de Guzmán. Simultáneamente, otras manifestaciones culturales y recreativas tuvieron lugar en la ciudad, contribuyendo al éxito del ya veterano festival de cine marítimo, otorgándose por el Jurado internacional los siguientes premios en esta edición de 1979:

Premio Carabela de Plata a la mejor película de todas las presentadas al certamen, a "La línea de sombra", una cinta dirigida por el prestigioso realizador polaco Andrzej Wajda, un autor del que podemos recordar, entre otras, obras de la calidad de "Cenizas y diamantes" (1958), "Paisaje después de la batalla" (1970) o "Los abedules" (1972). Premio Submarino Peral al mejor largometraje, a "Un pescador de Hadsthalm", de Jon Bang Carlson, producida en Dinamarca. Premio Cigala de Plata al mejor cortometraje en 35 milímetros, "ex-aequo", a "Hielo", de Yugoslavia, y a la cinta italiana "El mar debe vivir". Finalmente, Premio Mar Menor al mejor cortometraje en 16 milímetros, a "Flotilla blanca", cinta de Canadá.

Recién terminada esta presente edición, ya se prepara la IX Semana de 1980, del 3 al 8 de noviembre, a la vez que se publican las bases para el concurso del cartel anunciador, así como del concurso de cuentos sobre el mar. Como novedad para este próximo certamen, un concurso internacional de fotografía en blanco y negro con el tema genérico de "El mar y su entorno". Y en todos ellos, tanto cartel como cuentos y fotografía, importantes premios, colaborando en el éxito previsible de la edición de 1980.

Cercano ya a su primera decena de

existencia, sin duda el festival de Cartagena viene a demostrar cómo el tema marítimo sigue constituyendo un filón importante en la temática del cine actual, logrando un prestigio que de las fronteras españolas ha ido pasando ya a ámbitos plenamente internacionales, como lo prueban las numerosas cintas que año tras año se exhiben en esta importante Semana Internacional de Cine Naval y del Mar de Cartagena. ■ JUAN-FABIAN DELGADO.

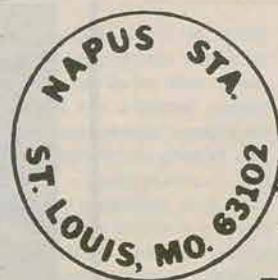
EL "BEST-SELLER" EN EL CINE

La apoyatura literaria en los guiones de cine es algo tan antiguo y tan viejo como el propio cine, que ha utilizado la base libresco desde sus mismos orígenes y desde sus primerísimos films. Por otra parte, esa misma base literaria ha servido de coartada cultural a un medio como el cinematógrafo, que en sus comienzos fue muy cuestionado como arte y como cultura en sí mismo.

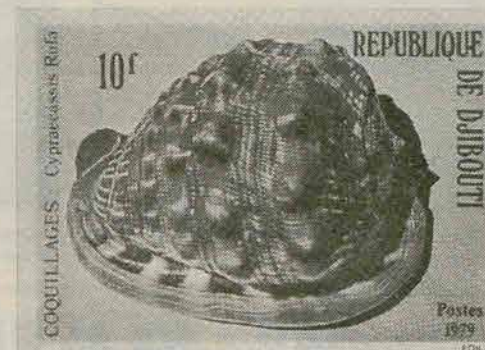
Pasados los tiempos y venido el séptimo arte a una madurez y a una categoría artística propia que ya nadie se atreve a discutir, el tomar un libro como base de un film fue ya enfocado desde otros presupuestos y con otro cariz muy distinto. Normalmente fueron los imperativos comerciales los que han hecho en las últimas décadas que los productores se inclinen por las adaptaciones literarias, buscando el éxito en las pantallas de lo que ya lo tuvo en las páginas impresas. Así, el concepto anglosajón del "best-seller", y libros más vendidos, se ha impuesto a la hora de plantear la producción de un film, dando unas garantías comerciales a un producto que cada vez resulta más caro de realizar.

También el cine de temática marítima se ve a menudo metido en esta maniobra comercial que no implica necesariamente falta de calidad. En los últimos meses recorren las pantallas nacionales cintas que tienen una base literaria, como el "Moby Dick", de John Huston, basada en el clásico libro de Herman Melville, una y otra vez reeditado, ahora también en España, o —en una clave muy distinta— obras abiertamente comerciales, como "Cita de oro", de Ashley Lazarus, que toma como base para su aventura marítima un libro de Alistair Mac Lean, el autor de "Los cañones de Navarone", y tantos otros ejemplos de "best-sellers". En "Cita de oro", la transcripción cinematográfica, con ser simplemente correcta, enriquece, sin embargo, la base literaria por su propio tono espectacular en las incidencias de esta historia de un barco con cargamento de oro, bomba activada, secuestro en alta mar y demás elementos aventureros.

Así, por caminos dispares, tanto "Moby Dick" como esta simplemente correcta "Cita de oro" —que tiene un buen reparto encabezado por Richard Harris— sirven de enlace entre el terreno de la literatura y lo puramente filmico, siempre con la base de la temática marítima como fondo argumental de ambos ejemplos. ■ J.-F. D.



FILATELIA



SELLOS DE TEMA "FAUNA MARINA"

Aunque parezca un tanto extraño, la programación de sellos para el año 1980 no comienza en el mes de enero, sino en el de febrero. Por ello, en esta crónica no hacemos ninguna referencia a los sellos de España, ya que si bien disponemos en estos momentos de los datos técnicos de las emisiones que van a aparecer a lo largo del año, no disponemos de las correspondientes fotografías, y ya se sabe que una crónica filatélica necesita imprescindiblemente de la parte gráfica, con el fin de dar al lector una cumplida referencia de los sellos o de las emisiones que se comentan.

Por otra parte, como redactor desde hace ya muchos años de esta sección dedicada al sello y a su coleccionismo, tengo que agradecer la numerosa correspondencia que sostengo con muchos lectores en relación a temas filatélicos. Por lo que respecta al tema Marina, cada vez hay más coleccionistas en España e incluso ya existe una asociación que los agrupa. Quien pueda estar interesado en los fines de esta asociación puede escribir a quien la dirige, cuyo nombre y señas son: don José P. Gómez-Agüero. General Mola, 4. Yuncillos (Toledo).

SELLOS DE TEMA NAVAL

ESTADOS UNIDOS.—Un sello más dedicado a la independencia norteamericana es el hecho que marca el 200 aniversario del combate entre el buque de los Estados Unidos llamado "Bonhomme Richard" y el británico "HMS Serapis". Aquél, al mando de John Paul Jones, derrotó a éste, y hay que contar la anécdota de que cuando el "Bonhomme Richard" estaba cosido a cañonazos, el comandante del "Serapis" le propuso que se rindiera, a lo que contestó John Paul Jones: "¡Pero si aún no hemos empezado a combatir!".

Por otra parte, un reciente matasello especial norteamericano muestra uno de esos típicos buques fluviales del Mississippi y ha sido usado en la ciudad de San Luis.

"FAUNA MARINA"

Por parte de Belize (ex Honduras británica), hay una serie en la cual figuran únicamente conchas marinas y se forma con los valores de: 1, 2, 3, 4, 5, 10, 15, 20, 25, 35, 45, 50, 85 centavos, 1, 2, 5 y 10 dólares de la zona del Caribe. Hay además dos hojas bloque, una con sellos de 85 centavos y 5 dólares, y la otra con sellos de 2 y 10 dólares.

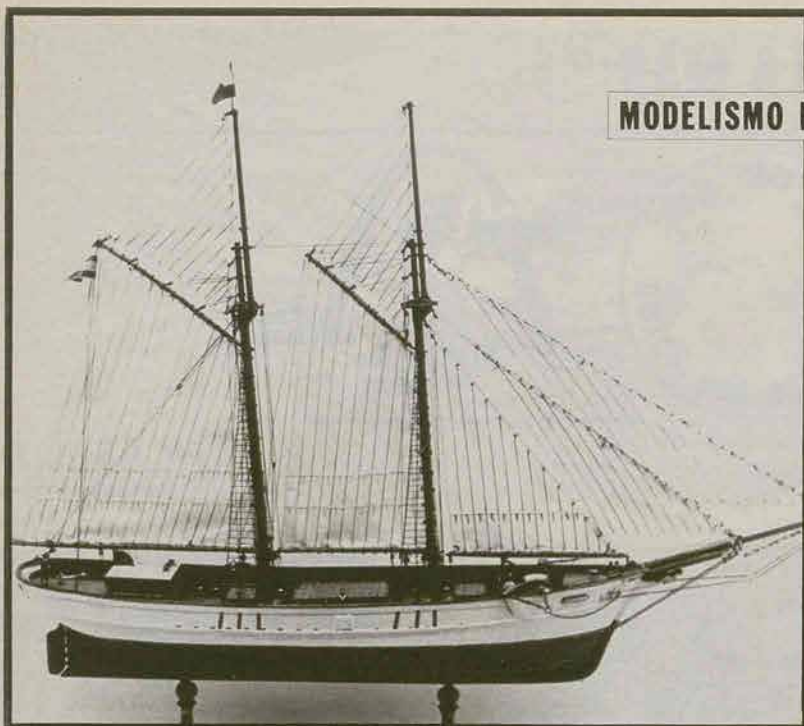
Una colección de sellos en donde figuran conchas marinas es bien bonita y por ahora no muy larga.

REPUBLICA DE DJIBUTI.—También este país africano ha hecho una emisión dedicada a conchas marinas, pero mucho más corta, ya que solamente son tres valores de: 10, 40 y 300 francos CFA.

NUEVA CALEDONIA Y DEPENDENCIAS.—Para este territorio francés en Oceanía hay un sello de 23 francos CFP, en donde figura un conjunto coralino que hay en el acuario de Noumea, la capital de dicho territorio. Esta serie, como las dos anteriores mencionadas, van estampadas en huecograbado multicolor.

AUSTRALIA.—Dedicada a la pesca de tipo deportivo, tanto en aguas dulces como marinas, hay una composición de: 20, 35, 50 y 55 centavos. Los motivos figurados son: pesca de la trucha, la pesca como deporte y entretenimiento, la pesca con caña en alta mar, la pesca desde la playa. Estos cuatro sellos también han sido estampados en huecograbado multicolor y el autor de los dibujos es el artista Brian Clinton.

NOTA.—Esta sección filatélica tiene un doble fin: en primer lugar informar mensualmente sobre las nuevas emisiones de España, y en segundo lugar, ser un medio a través del cual se nos puedan hacer toda clase de consultas sobre sellos, catálogos y material filatélico. Las consultas deben ser enviadas directamente al redactor de la sección, con domicilio en: Avenida del Mediterráneo, 48. Madrid 30. ■ LUIS MARIA LORENTE.



MODELISMO NAVAL



Pailebote mallorquín "Nuevo Corazón", de 1885 (izquierda). Construyó Antonio Sancho Comas. Fotografía Comas. Pailebote canario "Purísima Concepción". Fotografiado en 1942 por Javier Pastor (derecha).

EL PAILEBOTE

Creo haber dicho, en algún trabajo de los que en estas páginas vienen apareciendo, que las embarcaciones regionales, dedicadas a la pesca o al tráfico costero, han merecido poca atención por parte de los modelistas, cautivados, sin duda, por barcos de nombres sugerentes, protagonistas de episodios de la historia marítima de otros países, repetidos hasta la saciedad. A ello ha contribuido, con toda probabilidad, la falta de documentación detallada, en cuanto a sus peculiaridades. Entre estas embarcaciones tradicionales, de relevante protagonismo en su época, podemos citar el pailebote como atractivo tema que sugerimos a quienes deseen realiar un barco de características propias, que presenta, por añadidura, el aliciente de no resultar de factura demasiado laboriosa.

La voz pailebote es una deformación de la locución inglesa "pilot boat", utilizada para nombrar una embarcación de prácticos utilizada en Inglaterra y los Estados Unidos de América. Posiblemente empezó a aplicarse en razón de ciertas analogías de aparejo, toda vez que vestía velas cangrejas, aunque haya que convenir en que las diferencias del conjunto eran notables. Su aparejo corresponde a la golette ("golette" en francés, "golette" en italiano, "schooner" en inglés) aparejada con dos velas cangrejas y dos o más foques, aunque la similitud de casco tenga poco que ver con el "schooner" americano o canadiense, dedicados a la pesca del bacalao en los grandes bancos de Terranova, en cuyas líneas se inspiraron los diseños de los primeros cruceros de carácter deportivo.

Su aparición puede situarse a finales del siglo XVIII, en que existían embarcaciones de pesca y transporte costero de registros entre 40 y 80 toneladas, con casco mangudo y resistente, conocidos como queche, que portaban velas cangrejas. La difusión del pailebote se produjo, por razones económicas, cuando empezaron a ser reemplazados los barcos de aparejo cuadro, desplazados por la máquina de vapor y el motor, hasta quedar reducidos a unos pocos con funciones de enseñanza. Aquella marina de vela, que en el año 1875 cifraba más de 700.000 toneladas en nuestro país, pasó a las 110.000 a principios de siglo y en la década de los años 50 no alcanzaba las 7.000 toneladas. Durante la Gran Guerra fueron construidos muchos, en muy diversos lugares de nuestras costas, habilitados como astilleros improvisados, para hacer uno o dos barcos, que en ocasiones carecieron de cualidades constructivas y de calidad en sus materiales, ya que se hicieron con vistas a inmediatas puestas en servicio y amortizaciones en breve plazo.

El pailebote de dos y a veces tres palos, con tonelajes que oscilaban entre las 50 y las 200 toneladas, eran de escasa dotación, compuesta por patrón, contramaestre, cocinero y tres o cuatro marineros, que podían maniobrar su aparejo sin necesidad de subir a los palos y que por añadidura realizaban las faenas de carga y descarga, reduciendo así el coste de los fletes.

Durante el último tercio del siglo XIX y principio de éste navegaron con todo su aparejo, que incluía esa vela triangular, de aparición tardía, llamada escandalosa, pero entre la primera y segunda décadas del siglo XX se les empezaron a montar motores del

tipo Bolinders, los masteleros se echaron abajo o redujeron en longitud, quedando descartada tal vela, y pasaron a ser motoveleros en los que la propulsión vélica tuvo un carácter muy auxiliar, quedando reducida a los cangrejos.

Hace treinta años aún podían verse en nuestros puertos buena cantidad de estos motoveleros que hacían tráfico entre las costas peninsulares y también con las islas, representados para siempre en los dibujos del arquitecto Amat, algunos de los cuales constituyen las láminas del libro "Últimos veleros en el puerto de Barcelona", que editó la Asociación de Capitanes de Yate. Entre ellos se identifican el "Antonio Alzina", "Cala Contesa", "Cala Gat", "Cala Marsal", "Cala Tuent", "Costa del Sol", "Dos Hermanas", "Emil", "Hernán Cortés", "Marte", "Miguel Masiques", "Nuevo Corazón", "Porto Colom", "Ramón Fleixas", "Salinero", "S. Petra" y tantos otros. Aún quedan algunos, amarrados en los muelles, esperando la suerte incierta de ser consumidos por el fuego o de acabar como relleno de algún malecón. Sería necesario hacer un llamamiento a la sensibilidad de las gentes para que se conservara alguno de estos testimonios de nuestro pasado, que desaparecen sin dejar vestigios que puedan ser considerados por generaciones sucesivas.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

El casco de afinadas líneas es adecuado para ser construido a partir de un bloque macizo o por el sistema de planchas superpuestas, con bordas añadidas. Su proa lanzada tenía muchas veces adorno como remate de la roda, que no alcanzaba el rango de mascarón. Podía ser una alegoría relativa al armador o puerto de origen o una simple voluta confiada a la imaginación del artesano especializado. Las popas eran redondas, de espejo o de dos cuerpos, con ornamentación de talla circundando el nombre del barco. A la altura del trancanil se abrían, a lo largo del casco, los imbornales u orificios para desaguar la cubierta. A media longitud de la borda existía una porta rectangular o faluchera.

La cubierta tenía, en ocasiones, un saltillo de poca altura en popa. Sobre el castillo se instalaba un cabrestante de barras y en la cubierta, a continuación

del castillo, existía un molinete, utilizado para las faenas de ancla y de carga, del tipo tradicional de balancin, accionado con guimbaletes. Una o dos bombas, para achique o picado del agua de los fondos, estaban instaladas en la parte media, generalmente adosadas a la contrabrazola de una escotilla.

La cubierta presentaba aberturas para bajar al rancho de marinería, entre el castillo y el molinete. Dos escotillas, a nivel de los palos y una de gran tamaño, para dar paso a la carga, se cubrían con tabloncillos y encerados durante la navegación. El acceso a la cámara del patrón, situada a popa, se hacía por la parte posterior de un tambucho, con puerta y techo desplazable, a cuyo lado solía instalarse la bitácora, que así quedaba al alcance del timonel, que en los más primitivos se gobernaban con caña y guardines o palanquines. Luego se instalaron ruedas y se cubrió parte del espacio con una caseta o tambucho para resguardo del timonel.

A lo largo de las bordas, por su parte interior, corría un recio tablón a unos dos tercios de la altura de aquéllas, en cuyos orificios, practicados al efecto, se alojaban las cabillas donde fenecían los cabos de la jarcia de labor.

Tampoco la cocina tuvo en un principio instalaciones permanentes y el yantar se cocía en fogones portátiles de hierro, rectangulares, con una rejilla sobre la que se apoyaban las vasijas y un fondo metálico sobre el que se recogían las cenizas, para preservar la madera de la cubierta del fuego. Junto al límite del castillo se proyectaban hacia fuera, en cada banda, las serviolas o pescantes de gata. Los cascos estaban, casi invariablemente, pintados de blanco.

La arboladura podía ser de dos o tres mástiles, cada uno de ellos con palo macho y mastelero, sin cofas y con crucetas cortas. Estaban mantenidos, lateralmente, por tres obenques y una burda o brandal de mastelero, tensados por medio de acolladores y bigotas, las inferiores besando la tapa de regala, afianzadas al casco con largos cadetes emperrados por su parte exterior. Los palos vestían velas de forma trapezoidal, llamadas cangrejas, entre palo macho, botavara y pico correspondientes. Para cargarlas o arriarlas se hacía descender el pico y la relinga de envergure o grátil bajaba adosada al palo, conducida por grandes aros de madera llamados garruchos, quedando aferrada entre botavara y pico. Este último se maniobraba por medio de dos drizas, correspondientes a la boca y al penol, que permitían regular su altura e inclinación. En el penol del pico se guarnían las ostas para

fijar su posición. En cuanto a la botavara, que limita la vela por debajo, se gobernaba por medio de un aparejo de tres o cuatro guarnes, por el que laboreaba la escota. Una contra en cada lado servía para evitar las trasluchadas al cambio de banda de la botavara en las viradas.

Entre los masteleros y el pico se vestían las escandalosas, con su amura al pie del palo y la escota laboreando por un motón en el penol del pico y luego por otro en la quijana, para fenecer en próximo lugar al cabo anterior.

El bauprés podía tener también botolón, de acuerdo con el número de velas de su aparejo o del desplazamiento. Ordinariamente se largaban tres foques y en casos de mayores tonelajes podían existir foque volante y trinquetilla.

LOS PLANOS

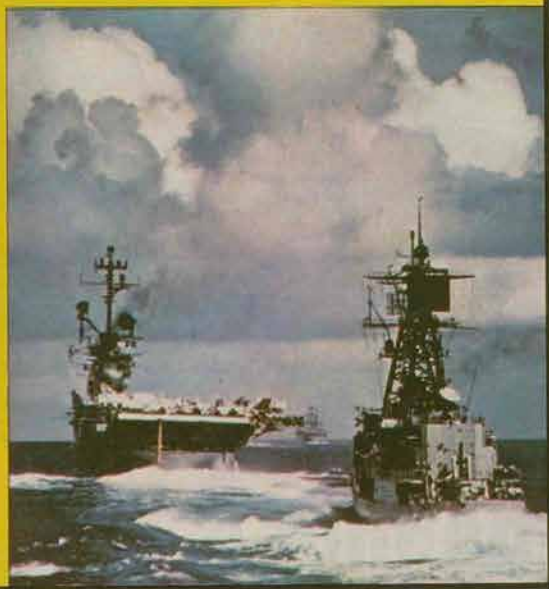
La desaparecida Agrupación de Miniaturistas Navales de España, que tuvo su sede en Barcelona, editó un magnífico plano de pailebote, hoy muy difícil de encontrar. También Alfonso S. García tenía en su colección de planos el del pailebote "Carmen", que últimamente no aparece en las listas. El modelista Juan Colomer Torres es autor de una serie de planos publicados por Borrás Ediciones, entre los que figuran el pailebote "Cala San Vicens" y el de tres palos "Cala Gat".

Como refería en un trabajo aparecido en esta sección con el título "El testimonio de los planos" ("Hoja del Mar", número 165. Junio 1979), he trabajado en llevar al papel las líneas del "Nuevo Corazón", que fue construido y botado en Palma de Mallorca en 1885 y que, aunque se encuentra a flote, parece tener próximo su fin. Una de las ilustraciones corresponde al modelo construido por Antonio Sancho Comas, hábil artesano de Manacor (Mallorca), autor de una hermosa colección de embarcaciones típicas del mar Mediterráneo. Otra corresponde a un modelo sin mastelero, trabajo de Sergio Repiso. Seguramente existirán datos de primera mano, procedentes de constructores de muy distintos lugares de nuestras costas, que serían muy útiles para ampliar un trabajo sobre esta embarcación, pero la verdad es que a mí me resultó muy difícil encontrar testimonios escritos con que complementar el trabajo realizado a bordo del viejo pailebote. ■ JAVIER PASTOR QUIJADA.

Nota del autor:

En el trabajo "La historia de un galeón" aparecido en el número anterior (171-172) existe un párrafo incorrecto, como consecuencia de ciertos lapsus ocurridos al pasarlo a máquina. El nombre del autor de "La instrucción náutica" es García de Paredes y no García de Paredes, como se escribió, y al final del párrafo en que se cita la obra fueron saltados un par de renglones. Después de "toda clase de detalles" debió escribirse: "... incluyendo una serie de secciones de cuadernas y el perfil del casco, con medidas acotadas, de nada fácil interpretación".

LUIS DE LA SIERRA LA GUERRA NAVAL EN EL PACIFICO



APASIONANTE RELATO DE LA GUERRA DEL PACIFICO

Título: "La guerra naval en el Pacífico".
Autor: Luis de la Sierra.
Editorial Juventud. Barcelona, 1979.
619 páginas, dos con ilustraciones.
Precio: 1.400 pesetas.



Luis de la Sierra

El marino español Luis de la Sierra ha publicado recientemente "La guerra naval del Pacífico", magnífico estudio sobre este capítulo trascendental de la historia de la segunda guerra mundial. En él, el autor muestra, una vez más, su exhaustivo conocimiento del tema y su concisión y amenidad como cronista.

El inmenso océano Pacífico, escenario en el que la Historia situó el enfrentamiento de norteamericanos y japoneses, fue descubierto y surcado por

españoles antes que ningún otro occidental. En su profundo lecho yacen los restos mortales de Juan Sebastián Elcano, el primer hombre que circunnavegó la Tierra y el primer occidental que atravesó dos veces el Pacífico. No pudo haber escogido una tumba más adecuada para su grandeza de espíritu. En una de las islas del archipiélago de Santa Cruz está enterrado Alvaro de Mendaña, descubridor de las Marquesas (así bautizadas en honor de nuestro marqués de Cañete), las Salomón y las Santa Cruz. Infinidad de otros españoles dejaron sus huesos en él o en sus islas.

Las profusas tradiciones habladas y cantadas de los polinesios permitieron a los españoles primero, y posteriormente a ingleses y franceses, reconstruir cómo los pobladores de las islas surcaron sus aguas muchos siglos antes de la era cristiana, constituyendo así una inigualable gesta marinera, porque aunque no conocían la aguja magnética o náutica, disponían de grandes embarcaciones de madera y casco doble —catamaranes— con aparejo de velas hechas de fibra de coco y espaldillas de gobierno. Su eslora alcanzaba hasta los veinticuatro metros y sobre la cubierta que unía ambos cascos iba amarrada una baja cabina hecha de madera y hojas de palma. En aquellas travesías de emigración, los polinesios llevaron a bordo a sus mujeres e hijos, así como animales domésticos y plantas de cultivo. Marineros de tal habilidad, que cuando nuestros compatriotas llegaron al Pacífico desdeñaron las agujas magnéticas.

Este inmenso océano, que oculta también miles de ignoradas tragedias y que fue tan heroicamente conquistado por los polinesios, sufrió en sus aguas, desde el 7 de diciembre de 1941, fecha del ataque a la flota norteamericana del Pacífico surta en Pearl Harbor por parte de la escuadra japonesa, hasta el 2 de septiembre de 1945, en que el Imperio del Sol Naciente tuvo que firmar la capitulación sin condiciones, una terrible confrontación naval sin precedentes en la Historia. La guerra fue casi exclusivamente naval en este hemisferio, pues, al carecer los Estados Unidos y Japón de fronteras comunes, no existió la posibilidad de que sus grandes ejércitos de tierra o aire pudieran enfrentarse. Inicialmente, durante casi medio año, los choques más importantes fueron navales. Después, hasta el final de la contienda, los hubo también terrestres y aéreos, pero siempre limitadísimos en sus efectivos y duración, mientras que la lucha en el mar prosiguió, implacable y durísima, hasta que el Imperio del Sol Naciente se quedó prácticamente sin escuadra y casi también sin Marina Mercante. En el Pacífico perdió diez formidables acorazados y cruceros de batalla y veinte portaaviones, además de treinta y ocho cruceros y ciento veintinueve destructores. En resumen, del millón y medio de toneladas de buques de guerra con que contaba al comenzar la contienda y de las que construyó durante ella, al final apenas le quedaban unas doscientas mil, es decir, le fueron hundidas un millón novecientas sesenta y cinco mil seiscientas cuarenta y seis toneladas.

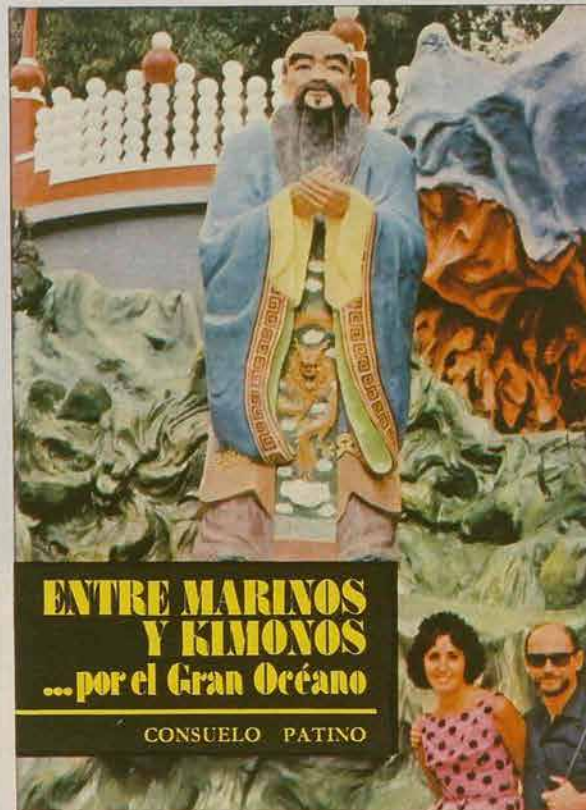
Las pérdidas norteamericanas fueron proporcionalmente mucho menores, una tercera o cuarta parte de las niponas, a lo que contribuyó fundamentalmente el conocimiento, desde poco después de estallar la guerra, de las claves navales secretas del enemigo, la disponibilidad de equipos de radar altamente desarrollados, con tres años de ventaja sobre los japoneses, que lo consiguieron en marzo de 1942, y la inmensamente superior capacidad tecnológica e industrial. Los Estados Unidos emplearon más de cien portaaviones y unos cien mil aviones de combate, aunque el autor nos hace ver que tampoco la guerra fue para ellos un paseo, pues la resistencia, las ofensivas y los contraataques japoneses fueron constantes y en ellos demostraron su moral de victoria y su bravura, a veces suicida, como en el caso de los "kamikaze". Y no hay que olvidar que la primera gran batalla librada en el océano Pacífico en la segunda guerra mundial fue una aplastante derrota norteamericana sin paliativos, pese a su sorpresa. Los japoneses hubieran perdido la guerra de todas las maneras, debido a las razones ya expuestas por el autor, pero si no hubiese sucedido el ataque a Pearl Harbor, tal vez hubiese sido antes.

La utilización de minas de fondo por parte norteamericana contribuyó decisivamente a la destrucción de la Marina Mercante nipona; la industria quedó paralizada por falta de materias primas; desde abril cesaron por completo las importaciones de petróleo y las autoridades civiles advirtieron a los militares que si la guerra se prolongaba otro año, más de siete millones de japoneses morirían de hambre. El Gobierno japonés comunicó, después de la rendición a la Dieta, que la causa principal de la derrota habían sido las pérdidas sufridas por la Marina Mercante imperial. Cuando se lanzaron, innecesariamente, las bombas atómicas, el Imperio del Sol Naciente estaba absolutamente fuera de combate.

A esta conclusión y al conocimiento de la Historia del inmenso océano y de múltiples y variados detalles de la confrontación naval mayor de las sucedidas en la Historia de la Humanidad nos lleva con su amena y documentada prosa el autor de la obra.

Su relato es minuciosamente documentado y directo y el lector lo sigue con verdadero apasionamiento. Hay en "La guerra naval en el Pacífico" páginas maestras y en general la descripción de las batallas, dentro de la rigurosa precisión en cuanto a posiciones, horarios, armamentos, circunstancias climatológicas, etcétera, y sin ningún empleo de retórica es de un verismo impresionante.

Entre la gran cantidad de libros que se han escrito sobre la guerra del Pacífico, éste se sitúa en los primeros puestos. Su lectura es recomendable a todos los niveles, muy especialmente para aquellos que tienen a la mar como vocación o como afición preferente, y, por supuesto, para cuantos están interesados en la historia naval. ■ P. C.



VIVENCIAS DE LA ESPOSA DE UN MARINO A BORDO

Título: "ENTRE MARINOS Y KIMONOS".
Autora: Consuelo Patino.
Editorial Escuela Española, S. A.
1975, 261 páginas con ilustraciones.

El libro de Consuelo Patino ha surgido gracias a la mar. Casada con un marino, viajó con su marido alrededor del mundo y recogió minuciosamente toda suerte de detalles de los nuevos países que conocía y que acumulados a los que ya poseía (en España era maestra y vivió con anterioridad a su boda varios años en Nueva York), le permiten narrar con gran precisión sus impresiones.

Desde lo que constituía su vida a bordo, en "sus ochocientos días", como ella misma llama al tiempo que permaneció embarcada, las características de los mares que atravesó, los nuevos territorios que descubrió y los sentimientos que experimentaba ante todo ello, haciéndonos partícipes en muchas ocasiones de los más íntimos, forman un atrayente conjunto que en ningún momento deja de interesar al lector.

El sencillo lenguaje empleado (tal vez cuando lo escribió no dejaba de pensar en su vocación pedagógica) hace que haya sido elegida obra recomendada por el Ministerio de Educación para alumnos de la Segunda Etapa de EGB. Tampoco deja de ser didáctico, para tener una visión global de una parte del mundo, a los profesores. Aunque esos viajes sean deseos soñados por todos, la autora ofrece una gran posibilidad de acercar esos sueños más a la realidad a todo lo largo de sus páginas.

"Entre marineros y kimonos" es un título entrañable para Consuelo Patino, lo comprende a la perfección quien lee el libro. Ella agradece a su marido el haberlo escrito; el lector sin duda le agradecerá a ella su interés abierto a todo, que le permitió, en vez de guardarse esas impresiones, plasmarlas en esta obra que comentamos. ■ P. C.

MANUAL DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

Editado por el Instituto Social de la Marina



Por
**NESTOR
LUJAN**

PUDING DE KRABARROCA

Este es uno de los grandes platos de pescado de la nueva cocina vasca. Juan Mari Arzak, el joven animador de esta nueva cocina, creó este plato en el restaurante que lleva su nombre de San Sebastián, que es una de las mejores mesas de España. Dos estrellas en la Michelin —la máxima puntuación alcanzada por un restaurante español—, nueve sobre diez en la Guía "Gourmetour" y la máxima puntuación también en la Guía de la Campsa.

El rascacio o escorpena, cuyo nombre científico es "Scorpena porcus", tiene distintos nombres en las costas españolas. Krabarroca, como hemos dicho, en Vascongadas; cabracho en Asturias, Galicia y Santander, y en Cataluña se le llama de diversas maneras: escorpena roja, rascassa, polla y también gallina —posiblemente por el color de su piel—. En Valencia le llaman gallineta. Es un pescado más bien impresionante: rojo, espectacular, con sus escamas y sus grandes ojos y las espinas que adornan su cabeza. Su carne, blanca y delicada, es excelente para caldos y sopas, para guisos marineros y para delicadas preparaciones como puede ser este pudding del que nos ocupamos. El prestigio le viene de muy antiguo, ya que en la Grecia fue uno de los pescados más queridos. Arquestrato de Gela, el viejo autor gastronómico, en su catálogo de peces suculentos, que es el primer gran texto sobre la coquinaría del pescado mediterráneo, le tiene como una de las mejores piezas. Por otra parte, también tuvo prestigio por sus cualidades sanadoras. Plinio el Viejo afirmaba que el hígado del rascacio, secado y molido y esparcido sobre las verrugas las secaba y a la larga las hacía desaparecer. Asimismo afirmaba que en la cola tenía una cierta piedra o huesecito que disuelta en vino era remedio sin igual para los cálculos renales. Lo difícil es encontrar la misteriosa y mágica piedrecita, nos tememos.

En cada país donde se pesca el rescacio o la escorpena roja, como gusten llamarle, es base fundamental de platos. En Marsella lo es de la boullabaisse, en Cataluña del "suquet" de pescado, en Valencia del arroz "a banda", en el País Vasco de este pudding exquisito.

La receta del pudding de krabarroca, ya imitada por muchos restaurantes, ha sido recientemente publicada en el libro "La cocina del mercado", de Paul Bocuse, editorial Argos-Vergara, 1979. Al fin de este libro, fundamental dentro de la cocina moderna del gran cocinero de Lyon, hay un apéndice que dedica a la cocina de Juan Mari Arzak. Y de este recetario copiamos esta extraordinaria y tan recomendable creación: Para ocho-diez personas: medio kilo de krabarroca (escorpena) en crudo, sin cabeza; ocho huevos, cuarto litro de nata líquida, cuarto litro de salsa de tomate, una zanahoria, un puerro, perejil, sal y pimienta. Se cuece la krabarroca con el puerro, la zanahoria y la sal. Cuando esté suficientemente cocida se le quitan las espinas y la piel; se desmenuza y se desmiga. Aparte se montan los huevos (yemas y claras) a punto de tortilla e inmediatamente se añade la nata, la salsa de tomate y el pescado que hemos reservado. Se vierte en un molde de litro y medio, tipo "teefal" rectangular, previamente untado con mantequilla y pan rallado. Se cuece a baño María, en el horno (temperatura: 225°), durante una hora y cuarto. Una vez frío, se desmoldea y se sirve acompañado de una salsa mahonesa así confeccionada: un litro de aceite de cacahuete, dos huevos enteros, una cucharada de vinagre de jerez, sal. Se ponen en un recipiente adecuado los huevos con el vinagre y algo de sal. Se bate y se va añadiendo poco a poco el aceite para que se vaya emulsionando. Se obtendrá una mahonesa de tono más blanco que lo normal. ■



CEDEIRA

REMOLCADO

CEDEIRA (La Coruña). Vista general del carguero argentino "Segundo Sombra", partido en dos al estrellarse contra las costas del término de Cedeira. El buque iba remolcado por el "Alianza Campaña", para ser desguazado en Bilbao, cuando se rompió el cable del remolque y la mar lo arrastró hasta los acantilados, donde se estrelló. (Telefoto: EFE.)

CORRUBEDO

EL PATRULLERO "CADARSO" APRESA A DOS BARCAS QUE FAENABAN CON EL "CAN"

CORRUBEDO (La Coruña).—El patrullero "Cadarsó", de la Armada, apresó a dos embarcaciones que faenaban en aguas de Corrubedo con el "can", tras una persecución con una lancha neumática militar —presenciada por numerosas personas desde el puerto— y disparos de cañón, el pasado día 29 de enero.

A media mañana, el "Cadarsó" se acercó a cinco embarcaciones que empleaban artes de pesca ilegales. Las naves se dieron a la fuga y del patrullero se arrió una lancha neumática que persiguió a los pesqueros, al tiempo que el "Cadarsó" hizo uso de un cañón para advertir a los huidos.

Fueron apresadas dos embarcaciones y tres más consiguieron huir. Días atrás habían sido apresados otros tres pesqueros, procedentes de Bueu y Cambados. ■

EL FERROL

EL "URQUIOLA", CONVERTIDO EN BULKARRIER

En El Ferrol tuvo lugar recientemente la colocación del primer bloque correspondiente a la transformación del petrolero siniestrado "Urquiola" en bulkarrier de 103.000 toneladas.

Las obras se están llevando a cabo en la grada número 3 de la factoría ferrolana de Bazán. ■

CARIÑO

PESQUERO HUNDIDO POR UN MERCANTE

LA CORUÑA.—El pesquero "Andrés Mary", con base en el puerto de Cariño, fue hundido a 13 millas del cabo Ortegal, al ser abordado por un mercante. No se registraron víctimas.

Los tripulantes del buque siniestrado, que lo abandonaron en balsas de salvamento y alguno nadando, fueron recogidos por otros pesqueros de Cariño, que manifestaron que, tras la colisión, la nave se hundió en menos de cinco minutos.

También, según las mismas fuentes, el mercante que abordó al pesquero de Cariño hizo además de acercarse a la nave que se hundía, pero al percatarse su capitán de que otros barcos prestaban auxilio, continuó su rumbo con normalidad.

En el puerto de Cariño se personó el ayudante de Marina de Ortigueira, que instruyó las primeras diligencias. ■

INVENTO "REVOLUCIONARIO" PARA COMBATIR LAS MAREAS NEGRAS

ORENSE.—Un orensano, que quiere permanecer en el anonimato, ha inventado un sistema "revolucionario" para combatir las mareas negras, informa "El Ideal Gallego".

Este método combate las contaminaciones por aceites minerales en la superficie del mar y consiste en rociar con un sólido previamente fundido la superficie contaminada por el crudo. Este preparado se mezcla con la capa de petróleo y produce la solidificación del mismo. En una operación posterior, los trozos del crudo se recogen y transportan con facilidad.

En el momento de la mezcla, el petróleo o material conta-

minante reduce el tamaño, lo que facilita su transporte. A continuación, los bloques sólidos pueden ser reconvertidos en el crudo inicial, recuperando al mismo tiempo el preparado anticontaminante.

Informa el diario que los detergentes actualmente utilizados son "dispersantes" y el método del químico orensano es "aglutinante".

Finalmente, señala "El Ideal Gallego" que "a pesar de intentar dar a conocer en repetidas ocasiones su idea, el autor no ha recibido contestación de organismo alguno". ■

AVILES

CERCA DE NOVECIENTOS MILLONES RECAUDADOS EN LONJA DURANTE 1979

AVILES.—Del orden de los novecientos millones de pesetas han sido recaudados en la lonja de la Cofradía de Pescadores Virgen de las Marcas a lo largo del recién concluido año 1979.

La recaudación obtenida como producto de las ventas de pescado en primera subasta no ha resultado todo lo positiva que en los inicios del ejercicio esperaban los rectores de la Cofradía; una serie de factores han jugado en contra para alcanzar la cifra de los mil millones de recaudaciones, objetivo propuesto en los comienzos del año. La falta de instalaciones capaces de abastecer a las embarcaciones pesqueras de hielo y los temporales registrados en los últimos meses son, quizá, los condicionantes más importantes para que la recaudación obtenida no alcanzase el objetivo inicial propuesto.

La falta de un normal suministro a las embarcaciones pesqueras del hielo necesario ha motivado que, durante la costera del bonito, fuesen abundantes los elementos de la flota que vendieron las capturas en los puertos de la zona Este del Cantábrico y en Galicia, viéndose perjudicado en orden a las recaudaciones el puerto avilesino, donde la costera del bonito resultó regresiva con relación a las de años anteriores. La necesidad de una fábrica de hielo ha sido seriamente estimada por la Cofradía, por lo que, avanzadas las gestiones administrativas para su construcción, se piensa que pueda estar en funcionamiento para los inicios de la estación estival.

De otra parte, los temporales que en los últimos meses azotaron las costas cantábricas —recrudescidos en diciembre— han influido notablemente en las recaudaciones, ya que obligaron a la flota a permanecer durante varias jornadas amarrada en puerto. Se estima que en diciembre las pérdidas por esta causa han supuesto más de sesenta millones de pesetas, lo que ha influido negativamente en la recaudación global de la lonja. ■

MONUMENTO AL NIÑO.—Monumento al niño, realizado gracias a UNICEF con la colaboración de la Diputación Provincial, inaugurado recientemente en esta capital.

La estatua representa a un Neptuno niño, de 1,70 metros de altura, realizado en bronce por el artista Ramón Murradas, y ha sido instalada en la santanderina ensenada del Camello, un grupo de rocas bañadas por el mar. ■



MOTOR DIESEL MAQUINISTA M-835

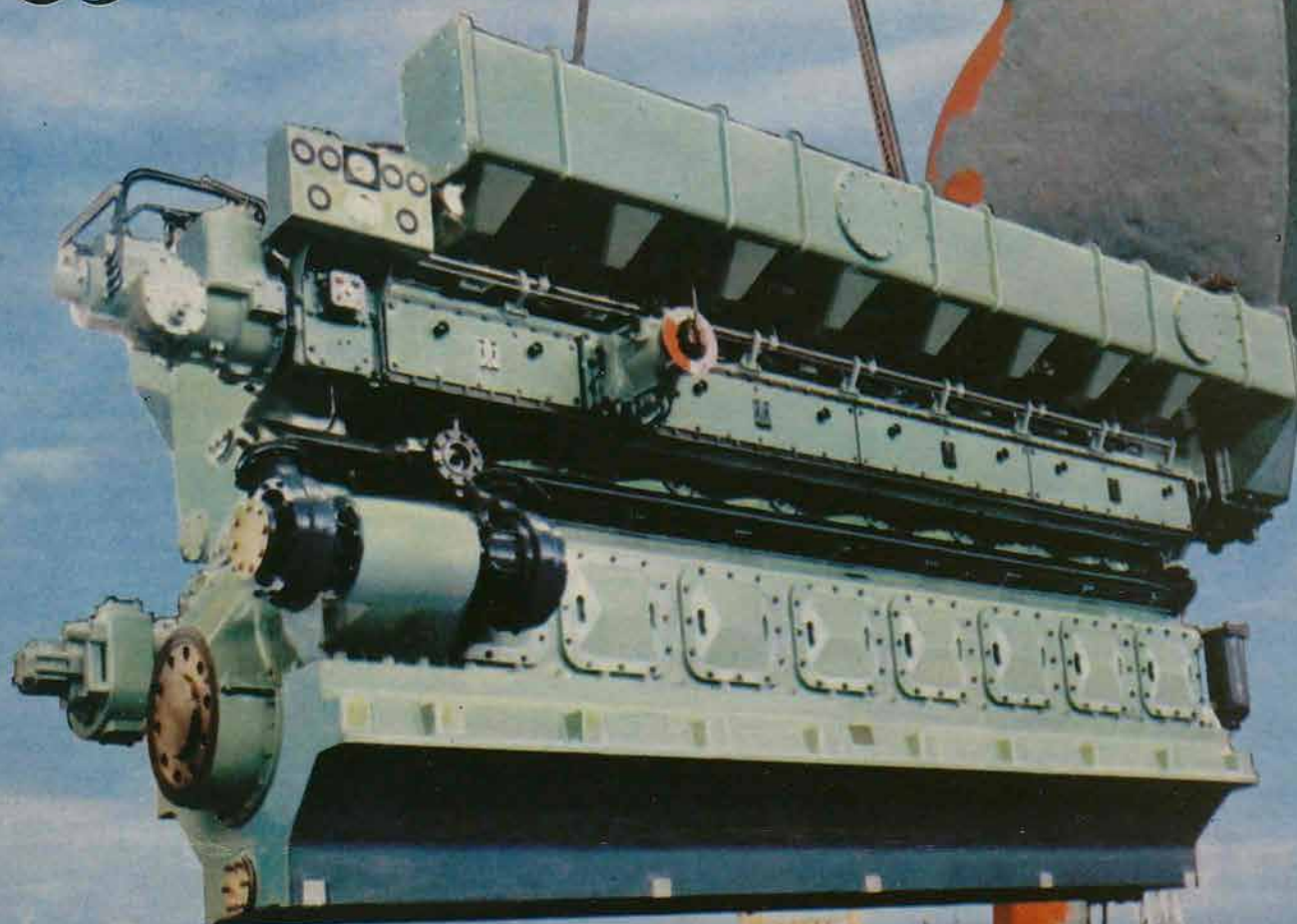
DATOS TECNICOS

Potencia efectiva: 2.350 CVE a 375 r.p.m.
(Servicio continuo) 2.500 CVE a 400 r.p.m.
2.650 CVE a 428 r.p.m.
2.800 CVE a 450 r.p.m.

Cilindrada unitaria: 44,25 litros.

Cilindrada total: 354 litros.

Potencia por cilindro: 350 CVE a 450 r.p.m.



LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA S. A.

C. Fernando Junoy, 2, Teléfono 345 57 00, Barcelona 30, Apartado de Correos 94, Telegr. MAQUINISTA, Telex: 54539



EL SINIESTRO DEL "GULSTAV TRADER".— Dos desaparecidos y un herido grave es el balance del naufragio del barco danés "Gulstav Trader", ocurrido a unos seiscientos metros de la entrada del puerto guipuzcoano de Pasajes. Por un error de transcripción de la noticia, llegada al cierre de la edición del pasado número, "Hoja del Mar" publicó que el balance de víctimas había sido mucho mayor. Los dos desaparecidos son don Manuel Herrero, de cuarenta años, y don Máximo Pedrosa, de cincuenta, marinero el primero y patrón de cabotaje el segundo, ambos vecinos de Pasajes y tripulantes del remolcador "Ondartxo", que participaba en las tareas de salvamento y que fueron arrastrados al mar por una ola. El herido pertenece a la tripulación del carguero danés, compuesta por siete hombres, que lograron ponerse a salvo. Las fotografías recogen aspectos del buque y de las operaciones de rescate.

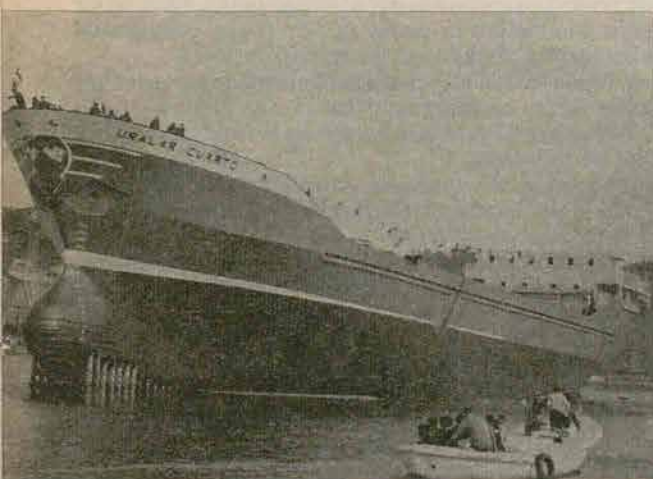
BILBAO

PUERTO PILOTO PARA ESTUDIAR LA CONTAMINACION CONTINENTAL

BILBAO.—El puerto de Bilbao ha sido designado centro piloto para llevar a cabo investigaciones sobre contaminación de aguas continentales, dentro de un programa de investigación dotado con 22 millones de pesetas.

Participarán en este programa el Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, el Laboratorio de Puertos y la Universidad Autónoma de Bilbao.

Al término de una serie de trabajos científicos y de investigación se elaborará un informe con las conclusiones adoptadas. ■



ZUMAYA

EL BARCO MAS GRANDE CONSTRUIDO EN GUIPUZCOA

ZUMAYA (Guipúzcoa).—Ha sido botado, en los Astilleros Balenciaga de esta localidad, el "Uralar Cuarto", que es el barco más grande construido hasta la fecha en Guipúzcoa.

Las características técnicas del nuevo buque son las siguientes: eslora total, 87,20 metros; eslora entre p.p., 79 metros; manga, 14 metros; puntal, 8,04 metros; calado, 5,45 metros; carga útil, 3.500 toneladas; potencia, 2.000 HP.; velocidad, 13 nudos, y escotilla de bodegas, 54 por 11 metros. ■

IRUN

IMPORTACION DE ANGULA FRANCESA

IRUN (Guipúzcoa).—Un centenar de toneladas de angulas, procedentes de los ríos del Norte de Bretaña (Francia), es la primera partida de las importaciones que España realiza del país vecino en este tipo de pescado.

Las angulas son transportadas en camiones especiales a diversos viveros de Guipúzcoa y del interior de la Península, preferentemente con destino a los mercados de Bilbao y Madrid.

Este centenar de toneladas es el primer envío de la temporada 1979-80. ■

FUENTERRABIA

PESQUERO AMONESTADO POR PATRULLERAS FRANCESAS

FUENTERRABIA.—Un barco de bajura de la flota de la localidad guipuzcoana de Fuenterrabía fue amonestado por las patrulleras francesas al haberse adentrado un cuarto de milla en las aguas jurisdiccionales del país vecino.

Los pescadores de bajura, aunque venían faenando con toda normalidad, manifestaron su preocupación ante este hecho y porque la vigilancia de las patrulleras francesas es constante. ■

INVENTA UN SISTEMA ENERGETICO PARTIENDO DE LAS OLAS

VITORIA.—José Oqueta Ramos, de sesenta y dos años de edad y natural de Erandio (Vizcaya), ha inventado y desarrollado un sistema para obtener energía a partir de las olas del mar, que también puede ser implantado para generarla del viento.

El señor Oqueta, residente en Vitoria, explica que el rendimiento de este sistema es óptimo a partir de las olas de medio metro de altura y se puede producir tanta energía como se quiera, sólo con la dependencia de la estructura que se utilice para este fin.

El sistema consiste básicamente en elevar agua del mar a un gran depósito, que hace las veces de embalse, situado a

una altura de cincuenta metros, desde donde, por tubería, baja a la central de generadores.

La elevación de agua se realiza a través de unas columnas instaladas en la superficie del mar que sostienen el depósito, a donde llega el agua por la fuerza producida por una cadena de cangilones o por bombas aspirante-impelentes.

La producción de energía puede regularse elevando al embalse una mayor o menor cantidad de agua, según el número de torres instaladas. ■

EN LA DECADA DE LOS OCHENTA SE CONTROLARA LA CONTAMINACION DEL MEDITERRANEO

MADRID.—"A finales de esta década se empezará a controlar la contaminación del Mediterráneo", ha declarado el jefe de Prensa de la Oficina Regional Europea de PNUMA (Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente), Paul Evan Ress.

"Esperamos —añade— que de aquí a siete o nueve años las aguas costeras dejen de ser peligrosas y que se pueda comer con cierta seguridad los animales del mar".

Evan Ress afirma que 1980 será un año clave para el Mediterráneo. "Dentro de unos días, del 11 al 13 de febrero, se celebrará en Barcelona la tercera conferencia de alto nivel, convocada por el PNUMA y auspiciada por el Gobierno español".

"En esta conferencia, a la que se espera que asistan 17 países de los 18 ribereños del Mediterráneo, lo que ya es un éxito, se estudiarán los logros del Plan de Acción del Mediterráneo en 1979, así como las acciones a tomar en 1980".

Recuerda que el mayor éxito del Plan de Acción del Mediterráneo ha sido el acuerdo de una propuesta de texto de un tratado para controlar la contaminación de fuentes situadas en tierra, tales como desechos industriales, urbanos y agrícolas.

"La aprobación del texto de este acuerdo podrá ser alcanzado este mismo año en Atenas —sigue diciendo—, en una Conferencia de Plenipotenciarios que tendrá lugar del 30 de junio al 5 de julio".

Para Evan, esa es la razón de que 1980 sea un "año clave" para el Mediterráneo. Este acuerdo deberá ser ratificado posteriormente a lo largo de los dos años siguientes y cada país deberá adaptar su legislación al mismo.

"Con este documento —sigue Evan—, los países del Mediterráneo podrán empezar a resolver el 85 por 100 de la contaminación del mar, que procede, precisamente, de fuentes costeras".

"Hasta ahora se pensaba que la contaminación por petróleo era el 'gran culpable' de la contaminación, pero se ha comprobado, en un estudio muy minucioso, que sólo es causante de una pequeña parte, del orden de un 15 por 100. Sin embargo, existe otra contaminación invisible que es causa de los grandes males del mar y esa es, precisamente, la que trata de resolver el Tratado que se espera sea firmado en Atenas".

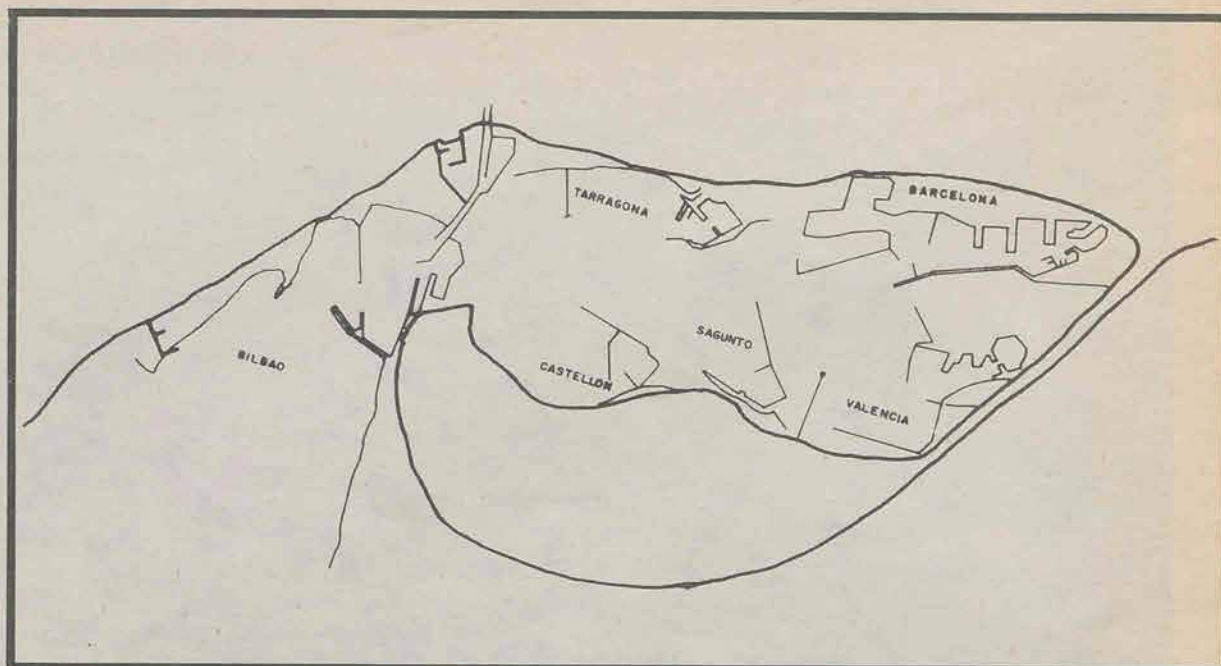
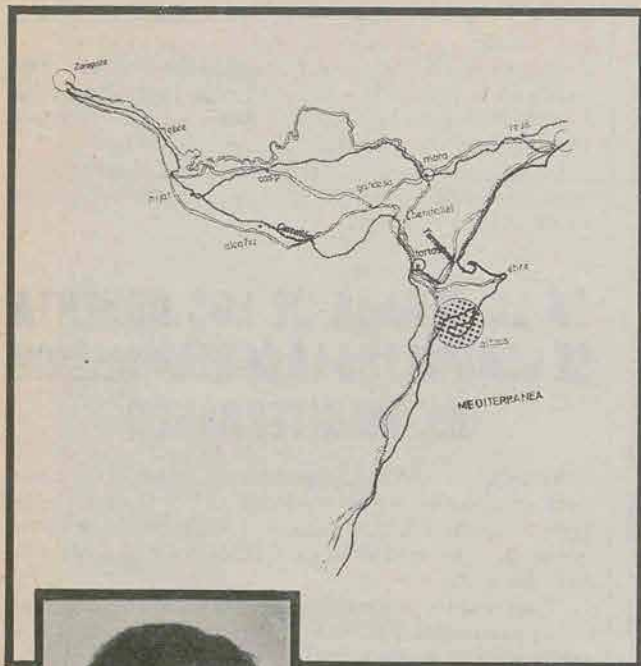
Evan recuerda las declaraciones del biólogo yugoslavo Stejeban Keckes, coordinador del Programa del PNUMA para las mareas regionales, en las que se asegura que dentro de quince años se habrá reducido la contaminación del Mediterráneo hasta niveles aceptables.

Termina diciendo Evan que el Mediterráneo ha hecho honor a su historia, al servir de plan piloto para otras acciones regionales en ocho mares del planeta. "Precisamente hace unos días —añade— se firmó en Caracas un acuerdo sobre el Caribe, mucho más ambicioso y de ejecución más rápida que el Mediterráneo". ■

SE AGILIZARAN LAS ADUANAS PARA EL TRAFICO MARITIMO

BARCELONA.—En fase de aplicación se encuentra ya la unificación documentaria para agilizar los trámites aduaneros en materia de mercancías, según se puso de manifiesto durante la reunión celebrada en Túnez del Comité de Coordinación de Puertos del Mediterráneo Noroccidental y de la Unión de Puertos Norefricanos.

El tema fundamental fue la unificación documentaria para agilizar los trámites aduaneros en función del preaviso anticipado de las mercancías que transporta el buque hasta los puertos, permitiendo así la descarga directa a su llegada, y también su directa partida para posterior despacho de las mercancías en lugares habilitados. ■



Junto a estas líneas, el capitán de la Marina Mercante don Florencio Macías, a quien entrevista nuestro colaborador. Arriba, el eje del Ebro, y en el grabado de la derecha, croquis comparativo de la capacidad del puerto de Los Alfaques.

LOS ALFAQUES Y EL CONSEJO DE LAS TIERRAS DEL EBRO

Creado por Decreto de la Presidencia de la Generalidad de Cataluña, se constituyó en Tortosa el Consejo de las Tierras del Ebro, una de cuyas finalidades fundamentales es la de potenciar las comarcas del Ebro, lugar de encuentro de Aragón, Cataluña y Valencia.

Nuestro corresponsal en San Carlos de la Rápita nos da noticia de los trabajos efectuados por don Florencio Macías Bustins, capitán de la Marina Mercante, y los realizados por él mismo, centrando la atención en el valor del puerto de Los Alfaques, por una parte, y en la pesca en la Mar del Ebro, por otra, de tanta importancia en las comarcas afectadas.

POSIBILIDADES DEL PUERTO DE LOS ALFAQUES

Sobre las mismas nos informa el capitán de la Marina Mercante don Florencio Macías Bustins, con la experiencia que le dan sus dieciocho años de práctico del puerto de San Carlos de la Rápita.

* * *

Nos recibe en un amplio comedor-estar cara a Los Alfaques, con verdor de pinos en primer plano, unas marinas, recuerdos de lejanas travesías y cartas y planos, muchos, de los principales puertos del mundo en legajos tratados cuidadosamente.

—... Siendo el Ebro el río más caudaloso de España y a pesar de que en su delta se encuentra uno de los puertos más capaces y mejores del Mediterráneo, nunca se ha desarrollado un puerto comercial que merezca la pena, teniendo en cuenta sus posibilidades reales.

“Sería prolijo tratar de encontrar una explicación a este fenómeno hasta el reinado de Carlos III, cuando se abre el comercio con América al antiguo Reino de Aragón.

“El gran Rey intuye la importancia que podría tener este enorme puerto situado estratégicamente en el centro de gravedad geográfico de la Corona de Aragón. Es precisamente entonces cuando funda San Carlos de la Rápita y desarrolla los proyectos de navegación que unen el puerto de Los Angeles y el Ebro por medio de un canal.

“Este ambicioso proyecto no llegó a ser una realidad. La idea se adelantó a su tiempo, pero la muerte prematura del gran Rey, las guerras napoleónicas posteriores y la división provincial con una capital mal comunicada con estas comarcas del Ebro podrían explicar este fenómeno.

“Los grandes puertos mundiales están casi siempre

relacionados con la desembocadura de un río o sus proximidades. En Europa son buenos ejemplares Hamburgo, Bremen, Londres, Bilbao, Oporto, Lisboa, Marsella, etcétera. En América podrían ser ejemplo desde Chicago a Quebec, Nueva York, Nueva Orleans, Barranquilla, Buenos Aires, y así se podría seguir.

—¿Sus sugerencias al Consejo de las Tierras del Ebro...?

—Se trata de influir de manera decisiva en la posible solución de grandes problemas. El primero es interesar y dar a conocer a las fuerzas sociales de estas comarcas la posibilidad que tenemos de utilizar esta magnífica ocasión, en beneficio de todos, por nuestros problemas y soluciones, todo ello relacionado con el tema de las aguas del Ebro para otras comarcas. El segundo gran problema es la acuciante necesidad de agua que se avecina y que sólo de común acuerdo entre todos podemos ayudar a minorar traspasando parte de la sed a la fuente y no la fuente a la sed.

“La población en todo el mundo crece en proporción geométrica. En España, este crecimiento no sólo es vegetativo, sino que la redistribución de la población ha sido tan irracional que podemos hablar de verdaderas masas humanas que se han establecido en pocos años en determinadas zonas.

“Si no se actúa rápidamente, en pocos años ni el agua de varios Ebro será suficiente para solucionar los tremendos problemas que estas realidades ocasionan. Esto está en la mente de todos. La solución también está en la mente de todos: que se instale parte de esta industria en las orillas del Ebro; de esta forma utilizarán el agua, y una vez reciclada y depurada el río seguirá con su caudal.

“Todo esto es relativamente fácil de decir, pero mientras la sociedad española esté regida por la libre empresa nadie puede obligar a nadie a ubicar una industria en un lugar determinado, o deja de ser libre empresa.

“Si analizamos las causas de la falta de industria en la zona del Ebro, nos damos cuenta de que casi todos los factores son favorables a su asentamiento, menos uno. En esta zona hay todo lo que la industria moderna puede necesitar:

“a) Suelo relativamente barato.

“b) Mano de obra cualificada.

“c) Fuentes de energía cercanas. No olvidemos la casi segura realidad de las centrales nucleares y la

existencia de gas natural en la desembocadura del río.

“d) Agua en abundancia.

“e) Comunicaciones de primer orden por autopista, carretera y ferrocarril con toda la zona más densamente poblada y rica de España, como es el eje Barcelona-Valencia, siendo precisamente el Ebro el punto central de Cataluña-Valencia.

“A pesar de todas estas ventajas, hay un gran inconveniente y es la falta de muelles con calado suficiente que permita la carga y descarga de buques.

“El concepto moderno de puerto regional o nacional, e incluso europeo, ha variado y hoy en día se habla de frentes portuarios, es decir, de todos aquellos puntos de una costa que son complementarios o alternativos y que unidos entre sí y con los centros industriales solucionan los ingentes problemas logísticos que hoy en día demanda la evolución de la industria, así como los posibles problemas de paralización de algunos de estos puertos por cualquier tipo de causa, bien laboral o accidental.

“Todas las ideas expuestas hasta aquí se pueden resumir en los siguientes puntos:

“Primero: Se necesita agua para la expansión industrial de Cataluña.

“Segundo: El agua está en el Ebro.

“Tercero: Es lógico pensar que parte de esta expansión se acerque al Ebro.

“Cuarto: Para ello es necesario potenciar las vías de comunicación paralelas al Ebro con un puerto en su desembocadura.

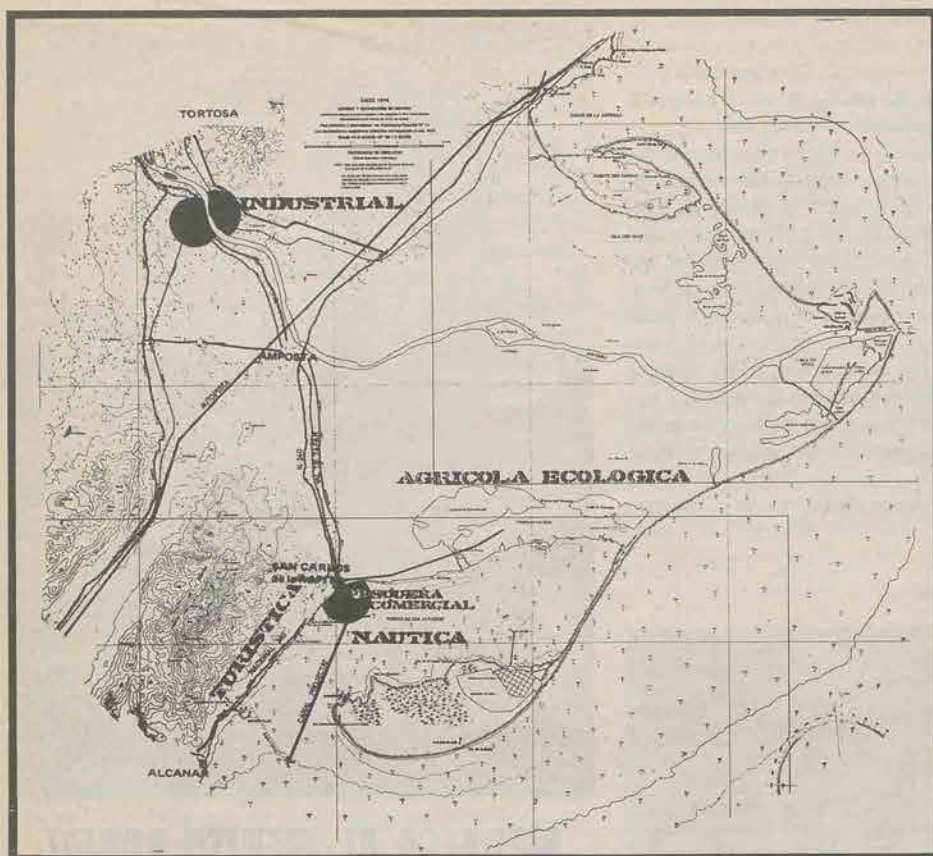
“Quinto: Este puerto existe y su acondicionamiento para hacerlo útil es relativamente sencillo y económico.

“Desarrollando los dos últimos puntos resulta que:

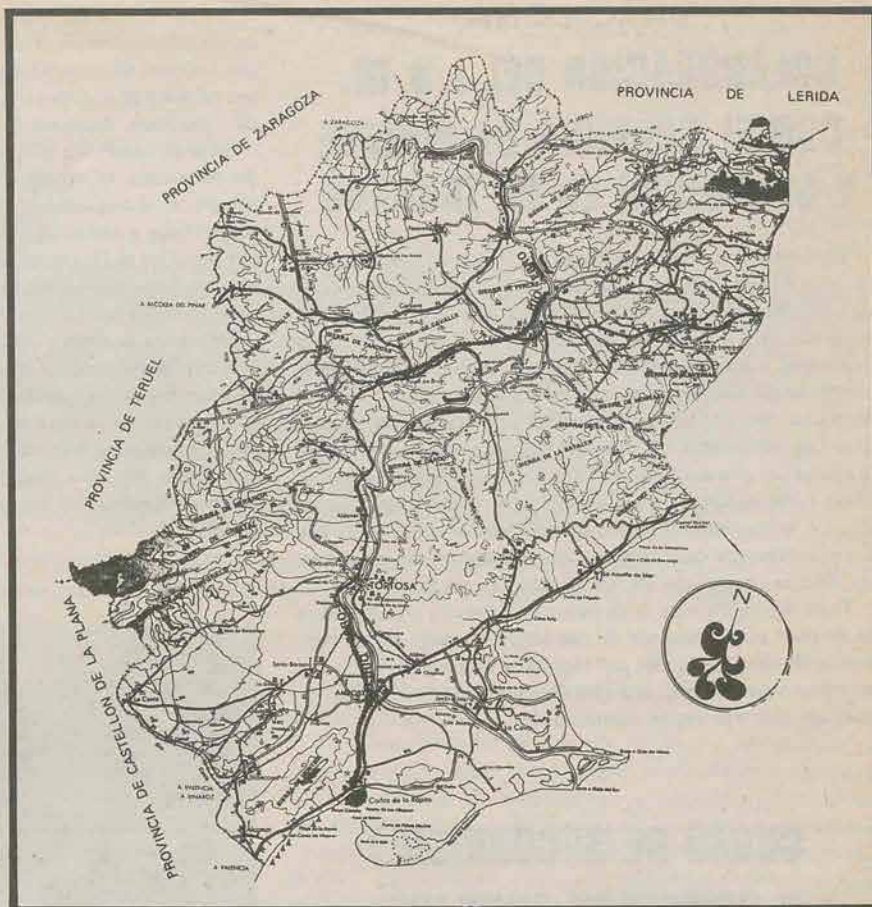
“La existencia de carreteras modernas más o menos paralelas al río hoy en día es cuestión económica, ya que técnicamente no hay ningún problema. La gran dificultad que en su día pudo suponer el trazado de comunicaciones entre Mora y Benifallet quizá no sean mayores que las que en su día representó el paso del Coll de Balaguer y el tremendo trazado de las curvas del Perelló, que era el otro gran obstáculo que durante siglos separó nuestras comarcas del resto de Cataluña.

—¿Y la relaciones con Aragón?

—Si se desarrollaran estas carreteras y se volviera a poner en servicio de una manera moderna el ferrocarril Val de Zafán, pero con su terminación en el puerto de Los Alfaques, y aun quizá con una variante que a mi juicio sería muy importante a nivel de Cataluña y Aragón para impulsar su desarrollo económico vertebrado en un eje río-ferrocarril-carreteras-puerto, esta variante sería la unión por medio de un nuevo trazado de



Posible ordenación del territorio, arriba, y a la derecha, el Ebro, ya en Cataluña, y las comarcas integradas en el Consell de les Terres de l'Ebre, Terra Alta, Ribera d'Ebre, Baix Ebre y Montsià.



unos treinta kilómetros entre el Val de Zafán y el ferrocarril Zaragoza-Barcelona, desde las proximidades de Benifallet a Mora.

"De esta manera quedaría unido el corazón de Aragón con un puerto de posibilidades ilimitadas y sin la congestión de los puertos de Tarragona y Barcelona.

"Si estas comunicaciones existieran, nos encontraríamos con que la enorme cuenca del Ebro con toda su red fluvial estaría en disposición ideal para que las industrias que necesitan el agua para su desarrollo pudieran ubicarse en los polígonos de las ciudades, ya existentes, con lo que solucionaríamos tres grandes problemas: el río no disminuiría de caudal; las poblaciones ya existen con todos sus servicios; parte de los emigrantes que salen de estas tierras o que procedentes de otras se dirigen hacia Barcelona podrían integrarse con mayor facilidad en pueblos y ciudades a niveles más humanos o más parecidos a los de sus procedencias.

"... El puerto de Los Alfaques, situado a la derecha de la desembocadura del Ebro, está comunicado por carretera de la red Redia a diez kilómetros de la autopista del Mediterráneo y a doce del ferrocarril de Barcelona a Valencia.

"Sus distancias a las ciudades principales del entorno son: veinticinco kilómetros a Tortosa, noventa y cinco kilómetros a Tarragona, cien kilómetros a Castellón, doscientos kilómetros a Barcelona, ciento ochenta kilómetros a Valencia, doscientos kilómetros a Zaragoza, cien millas a Palma de Mallorca.

"El trazado del ferrocarril Val de Zafán llega hasta los muelles de San Carlos de la Rápita, con una enorme explanada a la entrada de la población, totalmente comunicada por diferentes pasos a nivel y túneles.

"...El puerto de Los Alfaques, latitud cuarenta grados treinta y dos minutos Norte y longitud cero grados treinta y tres minutos Este, es una bahía natural protegida de todos los tiempos, con fondo de arcilla y con un importante puerto pesquero en San Carlos de la Rápita, así como muelles comerciales con una longitud aproximada de quinientos metros y un calado operativo de cinco metros. La longitud total del puerto es de unas nueve millas.

"A su entrada, en Casas de Alcanar, hay un puerto particular de la empresa Cementos del Mar, con dos muelles de ciento treinta metros y diez metros y medio de calado, y uno de cincuenta metros con siete metros de calado. Para el acceso a estos muelles hay un canal dragado de una milla y media de longitud, sesenta metros de ancho con un calado de diez metros y medio, lo que permite la carga y descarga de buques de hasta veinticuatro mil toneladas.

"Las posibilidades de desarrollo de la bahía son prácticamente ilimitadas. Dentro de sus aguas abrigadas caben cómodamente los puertos de Barcelona, Tarragona, Castellón, Sagunto y Valencia.

"... Con la experiencia de dieciocho años como práctico, puedo asegurar los siguientes puntos:

"Primero: El calado necesario en los muelles de atraque, mediante dragados, así como el del canal de acceso, no disminuirían, en líneas generales, como aseguraban ciertas leyendas. Como pruebas principales podríamos citar:

"a) Las sondas de mil ochocientos ochenta son sensiblemente iguales a las de mil novecientos setenta y cuatro, según planos levantados por el B. H. Juan de la Cosa.

"b) La draga que efectuó los trabajos del canal de Cementos del Mar encontró, cubierta por dos metros de lodo, una ánfora romana, lo cual parece una prueba bastante verosímil de que se necesitan varios siglos para que sea apreciable la disminución de calado.

"c) El canal de acceso a Cementos del Mar no ha disminuido nada en tres años, tal como se demuestra en los gráficos de la sonda del M. S. Katterturm, con taludes casi verticales.

"Segundo: Si tenemos en cuenta que la distancia desde los muelles de San Carlos de la Rápita a la boca de entrada a Los Alfaques es de seis mil metros y que el calado ideal podría ser, por ejemplo, de nueve metros, lo cual permitiría la entrada de barcos con cargamento de hasta quince mil toneladas y que la anchura necesaria podría ser de unos setenta metros, y considerando que el dragado necesario sería progresivamente descendente desde los cinco metros de los muelles con un promedio de dos metros en conjunto, resulta: seis mil por dos por setenta igual a ochocientos cuarenta mil metros cúbicos, más una dársena de doscientos por doscientos por cuatro igual a ciento sesenta mil metros cúbicos, lo que da un total de un millón de metros cúbicos, que al precio actual del dragado, de ciento cuarenta pesetas metro cúbico, daría un coste total del dragado de ciento cuarenta millones de pesetas. Y si se añade la construcción de un muelle de unos ciento treinta metros, cuyo precio podría ser de otros cien millones, nos vamos a un total de doscientos cuarenta millones, "grosso modo", sujeto, naturalmente, a los estudios técnicos y económicos necesarios y sólo como idea globalizadora.

"Como ejemplo comparativo de costes de obras en puertos, está la noticia publicada en "La Vanguardia" del día seis de julio de mil novecientos setenta y ocho, con un presupuesto de ciento ocho millones de pese-

tas para obras de tinglados en el muelle del Príncipe de España.

"Con los materiales del dragado se podría rescatar a la mar una amplia zona de unos quinientos por mil metros, contigua al muelle pesquero, que permitiría descongestionar la zona de servicios y convertirla en gran parte en zona verde y ampliar la zona dedicada a club náutico.

"Otro de los estudios a realizar sería la planificación de una zona de protección ecológica en colaboración con la Conselleria de Ordenación Territorial, aprovechando la proximidad de las lagunas de la Tancada y Encañizada con las marismas y campos de arroz. Al mismo tiempo, se potenciaría la parte turística en combinación con el aprovechamiento de las playas de la Baña, playa virgen de treinta kilómetros de longitud.

"En mil novecientos setenta, la población de Cataluña se estimaba en cinco millones cuatrocientos noventa y un mil setecientos cuarenta habitantes, de los cuales Barcelona concentra el cuarenta y dos por ciento. Así, Cataluña en pocos años se convertirá en un cuerpo pequeño regido por una enorme cabeza.

"Creemos que el eje Zaragoza-Caspe-Mora-Gandesa-Tortosa, Amposta-San Carlos de la Rápita podría dar solución a muchos de estos problemas.

"La planificación de esta zona ha de estar íntimamente ligada a la puerta de entrada y de servicios que puede ser con mucha facilidad el puerto de Los Alfaques, con su eje de ferrocarril y autopista Barcelona-Valencia y el eje de penetración hasta Zaragoza.

"Y no debería olvidarse lo referente a la resurrección del canal marítimo o de navegación que une el Ebro con el puerto. No olvidemos que el Ebro tiene cinco metros de calado, y por tanto, desde Cherta a San Jaime podría convertirse en una magnífica zona para la ubicación de muelles para grandes gabarras de hasta dos mil toneladas. Europa está surcada de canales y gabarras, algunas unen el Mediterráneo con el Atlántico y el mar del Norte...

Don Florencio Macías Bustins, capitán de la Marina Mercante, que ha navegado por todos los océanos y ama su tierra, abriga la esperanza de que el puerto de Los Alfaques llegue a ser lo que las tierras del Ebro precisan: la salida natural a la mar de la industriosa de la población de su cuenca. Los puertos precisan, nos dice, de dos condiciones básicas: defensa y calado. En San Carlos de la Rápita, la defensa es natural: el puerto de Los Alfaques. El calado, fácil de conseguir mediante el dragado de un canal de acceso, al igual que otros muchos puertos por entre cuyas balizas ha navegado, así como el suficiente calado en los muelles. ■ L. MILLAN ROCA.

BARCELONA

COLABORACION DEL I.S.M. CON EL SERVICIO DE HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

Conjuntamente con el Instituto de Higiene y Seguridad en el Trabajo de Barcelona se ha colaborado, por parte de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina, en la celebración del Curso de Psicología de la prevención para Ingenieros e Inspectores de Higiene y Seguridad; durante el mismo se dio una exposición teórica general de comprensión del sector seguida del correspondiente coloquio, procediéndose posteriormente a visitar dos buques previamente seleccionados por sus características, a fin de desarrollar la práctica del curso prevista. Los alumnos, a partir del "test" que se adjunta, procedieron al análisis de los datos obtenidos y sus correspondientes conclusiones, que resultaron de gran interés para la prevención de los accidentes en la mar.

Todo ello se inscribe en la puesta en marcha en Barcelona de un plan piloto para ver de conseguir a través de las modernas técnicas aplicadas por Higiene y Seguridad, y tras los programas necesarios, una disminución sustancial de la siniestralidad del sector marítimo. ■

CURSO DE SOCORRISMO Y PRIMEROS AUXILIOS

BARCELONA (Corresponsal).—Como continuación del Plan General de Formación de la gente de mar de Cataluña se ha impartido en la Cofradía de Pescadores de Barcelona un curso de Socorrismo y Primeros Auxilios para el sector de pesca de arrastre de Barcelona; en el mismo se matricularon 35 tripulantes, obteniendo el título 20, tras el correspondiente examen. El curso fue impartido por la sección de Socorrismo de la Cruz Roja Española de Barcelona y organizado por el Instituto Social de la Marina con la colaboración de la Cofradía de Pescadores de Barcelona.

Como consecuencia de estas acciones, y a petición de la Cofradía y de los propios pescadores, se ha puesto en marcha la creación de una Comisión de Seguridad para la pesca de Barcelona, con la que se intentaba montar los dispositivos necesarios para un sustancial aumento de la seguridad de la vida humana en esta zona. ■ R. LOBETO.

AUMENTO EL TRAFICO DE MERCANCIAS EN 1979

BARCELONA.—El tráfico total de mercancías cargadas y descargadas en el puerto de Barcelona ascendió a 15.825.423 toneladas en 1979, lo que supone un aumento del 6,4 por 100 sobre el año anterior, según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

El número de buques que entraron en el puerto barcelonés fue de 7.794, con un registro bruto total de 42 millones de toneladas, que suponen una disminución del 2,5 por 100 del número de buques y un aumento del 7,3 por 100 en el tonelaje de arqueo total.

El tráfico realizado por contenedores se incrementó un 8,3 por 100 respecto a 1978, con un total de 153.916 unidades. ■

VILANOVA, TERCER PUERTO COMERCIAL DE CATALUNYA

VILANOVA I LA GELTRÚ.—Pese a la limitación de la demanda a consecuencia de la fuerte reducción que registra el tráfico marítimo, el movimiento comercial que ha venido registrándose en el puerto de Vilanova i la Geltrú a lo largo de los últimos meses puede considerarse como muy destacado.

Buena prueba de ello son las 70.200 toneladas de mercancías cargadas en el pasado ejercicio, y de las que el 95 por 100 son destinadas a la exportación. Cifra que coloca por vez primera al puerto de la capital del Garraf como el tercero de Catalunya, después de Barcelona y Tarragona.

Este señalado logro conseguido en época de profunda crisis demuestra el interés y esfuerzo realizado por las empresas privadas que actúan en el puerto a la búsqueda de nuevos tráfico y servicios. No obstante, se hace necesario que por parte de la Dirección General de Puertos, organismo autónomo dependiente del Estado y al que pertenece el de Vilanova, puedan ser instalados los necesarios equipos de grúas y útiles para la carga y descarga de mercancías, junto a la necesidad de proceder a la rápida terminación de los trabajos de dragado en el canal de entrada y dársena comercial, al objeto de permitir la normal entrada y salida de buques de superior porte a los actuales, potenciando los recursos portuarios. Todo ello con objeto de servir, asimismo, de puerto de descongestión de los saturados de Barcelona y Tarragona. ■ H. P.



HOMENAJE A DON JOSE PLACA FLOS

TARRAGONA.—La popularidad y simpatía alcanzadas por don José Placa Flos, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Tarragona a lo largo de treinta y cuatro años, se manifestó en el sentido homenaje de que ha sido objeto a su jubilación y cese en el mando de la Cofradía de Pescadores, en una comida homenaje que reunió a más de doscientos comensales.

Asistieron el señor gobernador civil, don Francisco Robert Graupera; gobernador militar, general de Infantería don Luis Villalba; alcalde de Tarragona, don José María Recaséns; comandante militar de Marina, C. de N. don Luis González Martínez; presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores, don Gonzalo de la Peña García; delegado provincial del Instituto Social de la Marina, don Antonio Escudero; presidente del Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo, don José Masip; autoridades provinciales, patronos mayores, vocales y secretarios de las Cofradías de Pescadores de la provincia y de otras muchas del litoral.

Con el señor Placa, su esposa, doña Dolores Sanz; familiares, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Tarragona, vocales del Cabildo, acopiadores de pescado y personal de la Cofradía.

Fueron leídas muchas adhesiones al acto, entre las que citaremos la del ex ministro señor Fontana Codina; ex director general de Pesca Marítima, señor Marcitllach Guazo; subsecretario de Pesca y Marina Mercante, director del Instituto de Investigaciones Pesqueras, diversas Federaciones y Cofradías de Pescadores del litoral.

Del largo "currículum vitae" del señor Placa destacaremos el haber sido procurador en Cortes por las Cofradías de Pescadores, concejal del Ayuntamiento de Tarragona, vocal de diversos organismos nacionales y provinciales. Durante su presidencia fueron construidos dos grupos de viviendas para pescadores, uno de 56 por el Instituto Social de la Marina y otro de 184 por el Patronato Arce-Ochotorena, así como el edificio social, lonja y seis aulas para Orientación Marítima, habiendo recibido fuerte impulso las instalaciones portuarias para la pesca, habiéndose hecho acreedor a varias distinciones de carácter nacional y medalla de plata de la provincia de Tarragona. ■ M.



MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO AL PESCADOR DON GREGORIO ROS GIL

SAN CARLOS DE LA RAPITA.—En la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina se ha celebrado el acto de imposición de la medalla al Mérito Social Marítimo, concedida últimamente por el Consejo General del Instituto al pescador jubilado don Gregorio Ros Gil. Presidieron el acto el delegado provincial del ISM, alcalde de San Carlos de la Rápita y autoridades locales. ■

ANDRAITX

DOS MUERTOS EN EL HUNDIMIENTO DE UN PESQUERO

PALMA.—Sobre las 13.45 horas del pasado día 24 de noviembre se recibió en la Comandancia Militar de Marina de Palma un aviso de la Radio Costera comunicando que la motonave denominada "Litri", de trescientas noventa y nueve toneladas de registro bruto, 48,5 metros de eslora y matrícula de Vigo, había colisionado contra el pesquero "Joven Antonieta", de 24 toneladas y 15 metros de eslora, el cual se hundió inmediatamente.

Según un comunicado de la citada Comandancia, el hecho tuvo lugar a milla y media, aproximadamente, del cabo Sa Mola, en las cercanías del puerto de Andraitx.

DOS SUPERVIVIENTES

El pesquero "Joven Antonieta" estaba tripulado por cuatro personas, de las que sólo dos pudieron ser rescatadas con vida. Fueron éstas el patrón Antonio Ferrer Gurrea y el pescador Carlos Torres Pons. El cocinero, Francisco Flaquer Flaquer, de cuarenta y dos años, fue rescatado cadáver, desapareciendo el cuarto tripulante, Francisco Riera Bosch, de sesenta y dos años.

Tras el suceso, el carguero causante del mismo permaneció en la zona buscando al desaparecido, mientras que la Comandancia de Marina ordenaba la salida de las lanchas de vigilancia V-33 y V-34 para proceder a un detenido rastreo hasta entrada la noche, sin que se lograra localizar al cuarto tripulante del pesquero.

Los dos supervivientes del hecho fueron trasladados al puerto de Andraitx, así como también el cadáver del infortunado Francisco Flaquer, colaborando en tales tareas las embarcaciones "Afrodita", matrícula de Barcelona, y "Cati Paquí", que se hallaba fondeado en el puerto de Andraitx en el momento de ocurrir el fatal accidente.

HA MUERTO EN GARRUCHA EL "TIO DIEGO DE MATIAS"

El día 4 de noviembre murió Diego Gerez Rodríguez, familiarmente llamado "Tío Diego de Matías", el pescador decano, así como el de más edad de la población, y con él ha desaparecido aquella clase de trabajadores del mar de constante labor e indudable y demostrada competencia.

A la mar dedicó sus afanes y de ella, en compensación, recibió lo que merecía su inteligente esfuerzo: siempre vivió bien porque mucho hizo para conseguirlo. Aún niño fue propuesto y autorizado por la Junta de Pescadores, presidida por el ayudante militar de Marina, para mandar embarcación vistas las demostradas condiciones y competencia para tal cometido, y así continuó toda su existencia, sin que otra fuera su dedicación.

Había nacido el 2 de septiembre de 1883 y hasta su último momento ha conservado una lozana y lúcida memoria que le permitía sostener conversaciones que eran una viva revisión de la vida de la localidad en sus variados pretéritos aspectos.

Era querido y apreciado y ha muerto ostentando preñada en la solapa de su negra chaqueta la medalla del Mérito Social de la Marina, que le fue concedida para premiar una labor profesional altamente meritoria.

Y ya no queda más que dedicarle la última despedida, viendo desaparecer su féretro en la oscuridad de la tumba como cuando la blancura de la vela de su barco desaparecía en el horizonte azul del mar de sus afanes.

Adiós, "Tío Diego de Matías", adiós. ● JUAN GEREZ GONZALEZ.

HUELVA

DOS ALTERNATIVAS PARA CREAR EL CENTRO OFICIAL DE ENSEÑANZAS NAUTICAS

Para tratar "in situ" las enseñanzas náutico-pesqueras en Huelva, visitó esta provincia el inspector general de Enseñanzas Náuticas, don Feliciano García García, quien giró visita a la localidad de Punta Umbría y a las escuelas del sector de la provincia y trató el tema en reuniones mantenidas con autoridades provinciales y organismos e interesados en el asunto.

En Punta Umbría mantuvo una reunión para tratar el tema de la convalidación de títulos menores de pesca de bajura y después de este encuentro tuvo lugar una comida organizada por la Cofradía de Pescadores de la localidad.

Posteriormente visitó la Escuela de la Sección Naval, donde se celebró una amplia reunión respecto a la creación del centro oficial y a la cual asistieron, además, el delegado provincial de Educación, señor Idáñez Avilés; el delegado del Instituto Social de la Marina; el asesor de Pesca de la Junta de Andalucía, Casimiro Muriel, el diputado provincial Orpez Asensi, del partido centrista; el delegado diocesano del Apostolado del Mar, Ignacio Palacios, y directivos y mandos de la Escuela.

Finalizado el encuentro se pasó a visitar la Escuela Diocesana y de ahí el señor García salió ya para Sevilla, desde donde volaría de nuevo rumbo a Madrid.

Antes de su partida, el señor García hizo unas declaraciones al diario "Odiel", en las que puso de relieve que desde el mes de agosto, conjuntamente con el obispado y la Sección Naval del Ministerio de Cultura se han ido estudiando todos y cada uno de los pasos que había venido a dar. "Huelva es una potencia pesquera nacional —manifestó— y se merece las dos escuelas reconocidas que tiene, que además están haciendo un gran papel, y también se merece por supuesto un gran centro oficial que, con todo el apoyo del Estado, dé soluciones viables al problema de la formación marítimo pesquera. Una solución puente es la creación de un Patronato entre el Ministerio de Transportes y el obispado que englobe a los dos centros y a la residencia (puesto que uno de los centros está en vías de afectación ya a nuestro Ministerio) y que tenga capacidad para recibir fondos de los presupuestos generales y desarrollar sus enseñanzas como si fuera una es-



PETROLERO "CAMPEON".—El petrolero "Campeón", durante las pruebas oficiales de navegación. Ha sido construido en la factoría de Puerto Real de Astilleros Españoles y entregado recientemente.

cuela oficial idéntica a las que hay en el resto del país. La otra solución, que consideramos como definitiva, es la creación de una escuela oficial marítima-pesquera configurada entre los dos centros existentes ahora aquí y la residencia que poseen. Por supuesto, esta gran escuela pretendemos que se haga cargo, no solamente de recibir alumnos de la capital, sino de tomar conciencia de que debe protagonizar la formación marítimo-pesquera en todos y cada uno de los pueblos del litoral de Huelva: organizando cursillos, seminarios, charlas en orden a la formación, seguridad marítima, etc."

COORDINACION CON EL I. S. M.

El inspector general informó asimismo en sus declaraciones que había existido una reunión conjunta con directivos de ambas escuelas y con los delegados de Educación y Ciencia, del Instituto Social de la Marina y asistiendo el diputado provincial Antonio Orpez y el asesor de Pesca de la Junta de Andalucía Casimiro Muriel, en la que hemos hecho el programa de actuación y la coordinación de todas estas iniciativas a fin de llevarlas a feliz término en el menor plazo de tiempo posible.

CONVALIDACIONES DE TITULOS DE BAJURA

Al ser abordado por el periodista acerca de la convalidación de titulaciones de bajura, el señor García manifestó que como medida única y de carácter urgente se van a organizar en las poblaciones costeras como Lepe, Isla Cristina, Punta Umbría..., etcétera, una serie de cursillos intensivos para dotar a las personas que tienen conocimientos adecuados marítimo-pesqueros, pero no titulaciones, de las mismas. Dichos cursos estarán organizados por la Secretaría de Pesca y Marina Mercante en colaboración con las dos escuelas náuticas reconocidas de Huelva y con el Instituto Social de la Marina y llevarán como complemento una beca salario para las personas que acudan, a fin de paliar el paro a que se someten.

El inicio de las mismas depende, terminó, de la coordinación que ejerzan a nivel local y provincial el profesorado de las dos escuelas y el Instituto Social de la Marina.

REPOBLACION DE ALMEJAS FINAS DE LOS PARQUES DEL LITORAL ONUBENSE

HUELVA (De nuestro corresponsal, SERAFIN GOMEZ ROJAS).—La Dirección General de Pesca, continuando con la línea marcada de potenciación de los cultivos marinos de las zonas litorales de nuestro país, ha emprendido desde hace unos días la tarea de realizar la repoblación de los parques de cultivos que los mariscadores acogidos al Plan Marisquero de la Región Suratlántica (PEMARES), tienen en explotación en la provincia de Huelva (zona litoral desde El Rompido a Aya-

monte), con semillas de almejas finas importadas desde países mediterráneos.

Concretamente, el pasado día 29 llegó a isla Cristina el primer envío de estas semillas, que en un camión refrigerado y con un peso de 12 toneladas fueron repartidas por la Cofradía de Pescadores a 30 parcelistas, quienes de inmediato procedieron al reparqueado en sus parcelas. Posteriormente, el día 1 otro vehículo transportó siete toneladas que fueron repartidas a otros 20 cultivadores. Estos envíos son recibidos por una comisión integrada por el ayudante militar de Marina, señor Ramayo Gragera; representante de la Cofradía de Pescadores, señor Hiniesta; biólogo del Instituto Español de Oceanografía, señorita Mate (que realiza los análisis microbiológicos); biólogo y técnico del PEMARES, señores Royo Rodríguez y Conde Vázquez (que inspeccionan los moluscos y supervisan las siembras).

El Plan previsto por la Dirección General de Pesca es el de importar unas 150 toneladas de estas semillas a lo largo de todo el año 80 para repartir entre los cultivadores de todo el litoral suratlántico afectos al Plan Marisquero, con una inversión económica de, aproximadamente, 60 millones de pesetas.

Esta acción está valorada por los expertos como de muy positiva, ya que no sólo se potenciarán los cultivos, sino que en un futuro estas semillas de ahora pueden ser los reproductores que sirvan para la repoblación natural de los bancos, lo que sin duda repercutirá en el sector social del marisqueo muy favorablemente.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

EL GASOLEO NO SUBIRA PARA LOS PESQUEROS CANARIOS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—La flota pesquera canaria seguirá pagando como hasta ahora, a 7,35 pesetas el litro, el gasóleo, tras haber sido concedida una subvención de 7,65 pesetas por litro, ha manifestado a Efe el consejero de pesca y senador de UCD Rafael Stinga.

De no haberse logrado esta subvención, los pesqueros canarios habrían tenido que pagar a 15 pesetas el litro de gasóleo como consecuencia de la subida que experimentó este combustible tras el alza internacional de los precios del petróleo.

A partir del día 3 de enero, todas las Comandancias de Marina estaban ya informadas oficialmente de las nuevas subvenciones y la puesta en marcha de las mismas. Además de la subvención, se ha conseguido simplificar la tramitación burocrática de estas cantidades.

De acuerdo con las nuevas normas de la Administración, los pescadores deberán retirar los vales de gasóleo en las Comandancias de Marina y posteriormente sellarlos en las Cajas de Ahorros para darles validez oficial. Estos vales sellados sirven ya como bonos de dinero y no es necesario aguardar el pago posterior de indemnizaciones por parte de la Administración.

MANUEL PERERA, DELEGADO PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA EN TENERIFE

TENERIFE.—El pasado día 6 de febrero tomó posesión de su cargo el delegado del Instituto Social de la Marina en esta provincia, Manuel Perera Martín, nombrado el pasado día 30 de enero. El señor Perera es funcionario del Cuerpo Técnico del ISM y sustituye en el cargo a don Federico Pérez Piñar, que había sido nombrado director provincial del INSS en Málaga.

El acto se celebró a las once de la mañana en la Casa del Mar de Santa Cruz de Tenerife y fue presidido por el titular del Instituto Social de la Marina, don Julio Cienfuegos Linares, desplazado desde Madrid con este propósito. Asistieron el gobernador civil, señor Rebollo; presidente de la Mancomunidad y del Cabildo de Tenerife, señor Galván; consejero de Industria de la Junta de Canarias, delegado territorial de Sanidad y Seguridad Social, director provincial del Instituto de la Salud, comandante militar de Marina y otras representaciones.

Tras la lectura por el secretario provincial del Decreto de cese del señor Pérez Piñar y del nombramiento del señor Perera para sucederle en el cargo, tomó este último la palabra para expresar la gratitud a sus superiores por esta prueba de confianza, "que procuraré no defraudar". Hizo un análisis de su paso por el Instituto Social de la Marina, al que había pertenecido desde hacía treinta y cinco años, y señaló que "llego con una gran ilusión, porque yo, que tengo una clara vocación administrativa y funcional más que política, entendía el claro reto que la provincia exigía en materia de desarrollo pesquero".

A continuación habló el presidente del Instituto Social de la Marina, que recordó el ingreso de Manuel Perera en esta entidad al mismo tiempo que él, su competencia, efi-



Don Manuel Perera durante el acto de su toma de posesión como delegado provincial del ISM en Tenerife, que presidió el presidente del organismo y el gobernador civil de la provincia.

cacia y la gran y sorda labor que había desarrollado en los últimos años. "Desde la posición del Gobierno se debe contemplar la realidad de España; desde los cargos en la periferia, a los españoles". Se congratuló de que el Instituto contara ya con dos delegados canarios. ■

PUERTO DEL ROSARIO (Fuerteventura) INAUGURACION DE LA CASA DEL MAR

PUERTO DEL ROSARIO.—El gobernador civil de la provincia, señor Fernández Escandón, inauguró el pasado 25 de enero la Casa del Mar de esta ciudad, situada junto al puerto de la capital mayorera.

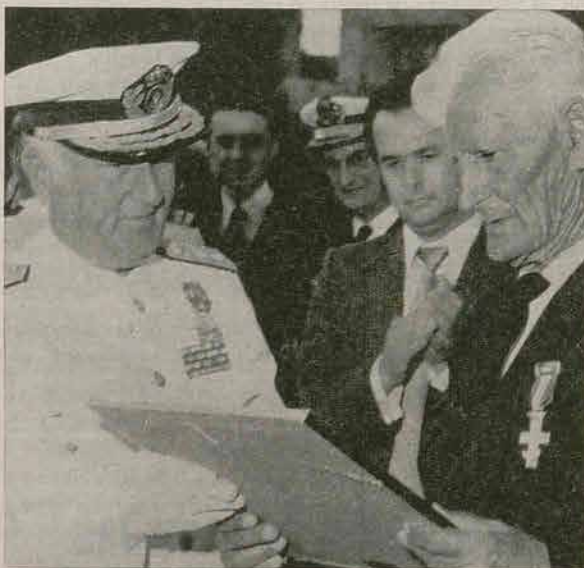
El edificio con su mobiliario ha costado al Instituto Social de la Marina la cantidad de 22 millones de pesetas. "La Casa del Mar —dijo don Antonio Betancort, delegado del INM— tiene un pequeño Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera, se establece en ella la Delegación local del Instituto; una hospedería con 11 camas, sala de estar, juegos y una biblioteca".

El acto de inauguración fue sencillo. Tras la bendición del edificio tomó la palabra el propio delegado del Instituto Social de la Marina, quien destacó la importancia de este edificio en un puerto de mar como éste, agradeciendo la estrecha colaboración que el Ayuntamiento de Puerto del Rosario había prestado con la cesión del solar. Posteriormente habló el gobernador civil, que se mostró satisfecho por la acción que el ISM está desarrollando en todas las islas de la provincia, donde siempre ofrecían al marinero el auxilio justo que precisaba. La inauguración terminó con un recorrido por las instalaciones.

GUILLERMO GUTIERREZ LOPEZ, MEDALLA AL MERITO SOCIAL MARITIMO

Posteriormente, el señor Fernández Escandón se desplazó al domicilio de un marinero muy conocido en la Maxorata, que destacó por su entrega al mar. Don Guillermo Gutiérrez López, un viejo patrón de barcos de cabotaje, se sorprendió

con la visita del gobernador civil, que le entregó en su domicilio —donde yace— la medalla de plata al Mérito Social Marítimo. Intercambió diálogo con la primera autoridad, muy aficionada a los temas marítimos, y este encuentro fue, en algunos momentos, emotivo. ■



Miguel, el pescador, recibe su condecoración del vicealmirante Jaraiz-Franco.

SANTA CRUZ DE TENERIFE CONDECORACION DE LA ARMADA A UN PESCADOR

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—"Estoy en el mar desde los quince años, pero desde antes, cuando tenía doce, ya salía

ocasionalmente a pescar con mi padre y me defendía bien", dice Miguel García Pérez, un hombre de mar que ya casi es octogenario y que fue condecorado por la Armada española en El Médano.

Según la Orden ministerial por la que le fue concedida la Cruz del Mérito Naval de cuarta clase con distintivo blanco, Miguel el pescador prestó una valiosa colaboración a buques de la Marina de guerra y científicos que recalaron en la playa de El Médano, cuando él era pescador. "Miguel el pescador también prestó buenos servicios en aspectos poco relacionados con la Marina", manifestó el vicealmirante en el transcurso de las palabras que pronunció: "Colaboró notablemente en la construcción de carreteras y en más de una ocasión hizo de hombre justo para resolver las diferencias que surgían entre los vecinos".

El alcalde de Granadilla entregó a Miguel el pescador una placa que le concedía el Ayuntamiento como recuerdo de esta fecha.

A sus setenta y nueve años, Miguel el pescador es un hombre que aún conserva intacta buena parte de su agilidad. Su vida marinera no siempre ha estado limitada a la pesca de bajura, realizada en aguas cercanas a la playa de El Médano. "Durante una época trabajé en el cabotaje de altura —dice—. Ahora, eso sí, siempre he trabajado en el mar porque nunca he tenido otra ocupación".

Miguel García tiene cuatro hijos y seis nietos. Cuatro de sus hijos son varones, pero la vocación marinera no se ha extendido demasiado en la familia. "Sólo el más viejo de mis hijos vive del mar —dice sin ocultar cierta pena—. Ahora mismo se dedica a la pesca del atún un Lanzarote". ■

LAS PALMAS

No hubo víctimas EL "HALCON" Y "PUERTO AGAETE I", HUNDIDOS EN LA COSTA AFRICANA

LAS PALMAS.—El "Halcón" y "Puerto Agaete I", barquitos dedicados a la práctica de la pesca utilizando el sistema de nasa y liña, son las primeras unidades que se hunden junto a la costa africana en el primer mes del nuevo año 1980. El siniestro tuvo lugar probablemente a consecuencia del fuerte temporal que en la madrugada del 26 de enero se dejó sentir en las proximidades de Villa Cisneros. No hubo víctimas.

El "Halcón", de 40 toneladas, es propiedad de don Antonio Otero, siendo su matrícula la de Gijón. El "Puerto de Agaete I" es de reciente construcción en esta plaza y su dueño es don Luis Marrero Marrero, director de Internaval. Ambos navíos habían zarpado de su base en el Puerto de la Luz el día 8 de enero. ■

LIBERADOS LOS PESQUEROS CANARIOS RETENIDOS POR MARRUECOS

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.—Los pesqueros canarios que se encontraban retenidos por Marruecos en el puerto de Villa Cisneros desde hace más de veinte días han sido puestos en libertad, según confirmaron a Efe fuentes competentes.

Se trata del "Ocho Maru", "Monte Farino" y "Malvisuco", que aguardaban en el puerto de Villa Cisneros la orden de liberación, ya que figuraban en la lista de buques que habían pagado a Marruecos el canon correspondiente de pesca.

La noticia ha trascendido a Las Palmas a través de la información facilitada por el inspector de la flota Diego Nippon, Benigno Montenegro, quien mantuvo una conversación telefónica con el "Ocho Maru" poco antes de que éste fuera liberado. ■

ANTOLOGIA DEL MAR Y SU AVENTURA

SOTAVENTO

RECIENTEMENTE ha fallecido en su casa de San Fernando (Cádiz) el novelista Luis Berenguer, ingeniero de armas navales. Escritor de gran sensibilidad, tenía los Premios de la Crítica ("El mundo de Juan Lobón", 1968), el Nacional de Literatura

("Marea escorada", 1969) y el Alfaguara ("Leña verde", 1972).

En 1973, publicó su novela "Sotavento", que él tituló "Crónica de los olvidados" (Ediciones Alfaguara, S. A., Madrid) y que se refiere a la complicada vida de los

marinos y sus familias a raíz del famoso desastre de Trafalgar. Se trata de un libro de enorme colorido, muy pintoresco y de gran riqueza imaginativa.

De esta novela hemos seleccionado unas páginas para nuestros lectores.



EN la primavera de 1800, abuelo Diosdado pasó a ocupar la segunda comandancia del navío *Real San Carlos*, buque insignia del almirante Moreno d'Houtlier, mandado por el capitán de Navío Ezquerro. Este navío estaba unido al historial de abuelo Diosdado por su intervención en los asuntos del *Meregildo* y el *Santísima Trinidad*, en La Habana, bajo los mismos planos del *Real San Carlos*, que suscitó la de Mazarredo para poner en evidencia a Mullan y otros constructores ingleses y españoles, pero, sobre todo, a los venales ahorros del apostadero cubano.

Moreno era ceutí, hijo del mariscal de campo Francisco Javier Moreno Vas de Mendoza y Vázquez de Mondragón y de Catalina d'Houtlier y Berthier de la Motte, emparentada con los Croquer.

La escuadra ferrolana estaba formada, aparte del *Real San Carlos*, por el *Meregildo* (112 cañones), el *Argonauta*, el *San Fernando*, *San Agustín* y la fragata *Sabina*.

Diosdado embarcó el 30 de mayo y el 25 de agosto tuvo lugar el ataque inglés a El Ferrol.

Los ingleses, al mando del almirante Warren y el comodoro Palew, enviaron un convoy de ochenta y siete velas y 12.000 hombres para desembarcar en las costas gallegas, protegidas por cinco navíos de tres puentes y cinco fragatas.

El vigía de monte Ventoso señaló al enemigo a las diez de la mañana, y en tierra, a causa de la neblina, se dudó del significado de sus señales. Al clarear, Moreno en persona subió al semáforo, percatándose, efectivamente, de que una expedición se dirigía contra el Departamento. Tomó nota de buques, rumbos y objetivos avistados, y regresó a bordo del *San Carlos*, dando órdenes a las dotaciones de los navíos de tomar las alturas de la Graña, al mando del capitán de Navío don Ramón Topete, comandante del *San Agustín*, unidas con la tropa que debía salir de la plaza a las órdenes del general de los campos volantes, conde de Donadío.

El capitán de Fragata don Diosdado Croquer, con el uniforme empolvado, acudió a Capitanía a comunicar la novedad y las providencias tomadas, sobre la marcha, por el almirante de la flota.

Era el 25 de agosto y en Capitanía se celebraba el santo de la Reina con toda pompa y boato. La oreja de abuelo Diosdado y su aspecto lechuguino y polvoriento le crearon ciertas dificultades para llegarse al capitán general, primo de su mujer, Eulalia Melgarejo de Córdova y Briones.

El jefe del Estado Mayor departamental le recriminó por su descuido en el vestir en ocasión tan señalada, y, cuando en un inciso, el imperturbable don Diosdado consiguió aclarar la situación, el propio don Francisco Melgarejo, suprema autoridad departamental, le dijo:

"¿He oído bien o anda usted borracho, Croquer, antes de empezar la fiesta?"

El capitán de Fragata Croquer, pulido y cortesano, aclaró imparcialmente que sólo en las comidas probaba el vino y, para eso, aguado, almirante. Que los ingleses desembarcaron en Doñinos y, aunque lamentaba muchísimo cumplir con el oficio de aguafiestas, era culpa de los ingleses y no suya o, para decirlo de otra forma, del almirante de la escuadra, Moreno d'Houtlier, su jefe natural, cuyas órdenes comunicaba puntualmente. El cañonero de la Graña, transportado por un viento del poniente, corroboró las palabras de don Diosdado ya de regreso a bordo, mientras una columna inglesa de cuatro mil hombres se dirigía al castillo de San Felipe asediado por el primer desembarco.

El día 26, las fuerzas volantes del conde de Donadío tomaron posiciones cercanas a la gola que hostigaba al enemigo, mientras Moreno, en situación tan desesperada, reunió en el *Real San Carlos* a sus comandantes, dando orden reservada de hundir o quemar los barcos en caso de que los ingleses llegaran a apoderarse del fuerte de San Felipe. El riesgo inminente consistía en que, dominada la entrada de la ría, la escuadra inglesa podía entrar, batir al cañón y apresar a las menguadas unidades españolas.

Don Diosdado insinuó la conveniencia, siempre bajo la superior opinión de vuestra excelencia, que la *Sabina* se adelantara, con un mínimo de dotación hasta la boca de la ría, se hundiera en la canal y sirviera de tapón. Pero la sugerencia fue rechazada:

(Pasa a la pág. siguiente)

ANTOLOGIA DEL MAR Y SU AVENTURA

SOTAVENTO

(Viene de la pág. anterior)

"Si eso sirviera para algo, ¿cree, Croquer, que no lo habrían hecho ya antes los ingleses?".

El enemigo, mal informado de la desesperada situación de los españoles y de las verdaderas fuerzas que se oponían al desembarco, reembarcó en la noche del 26.

El Gobierno, al conocer esta acción, dispuso premios y auxilios a viudas y huérfanos de los que murieron en la gloriosa acción y la gracia de llevar en la manga de la casaca un escudo de distinción en recuerdo del acontecimiento, con placas de honor para Moreno, Donadio y Melgarejo. La defensa de El Ferrol se apuntó a la leyenda de hechos esforzados, hasta el punto que el general Moreau hizo cumplida cita encomiástica de ella en una orden comunicada que dirigió al ejército del Rin.

Pero abuelo Diosdado, por cuestiones familiares, apenas salido de esta acción, y posiblemente a consecuencia de ella, vio declinar su suerte. La madura Eulalia Melgarejo de Córdova y Briones, con el primer embarazo, empezó a desvariar, hasta que su primo y pariente Melgarejo envió a Diosdado razones de que se la llevara al Sur para quitarla de El Ferrol, ya que no adornaba nada el cargo de una parienta loca.

Este hecho, anodino y personal, originó rencillas entre Moreno d'Houtlier y el capitán general don Francisco Melgarejo, entre las que se encontró, de parachoques, don Diosdado Croquer Donastebes, pariente de ambos.

El día 25 de junio, abuelo Diosdado embarcó con su mujer en El Ferrol en el mercante *Fortuna* para dirigirse a Cádiz. (Esta fecha del año 1801 será una dificultad insoslayable en la cronología familiar, a consecuencia de que si Eulalia bajó entonces embarazada, cuadra mal que el fruto de su vientre tuviera en 1811 quince años, como señalan los textos. Sin embargo, esta fecha parece inamovible, y el error debe cargarse sobre la segunda fecha o sobre la edad de la criatura.)

La licencia temporal de abuelo Diosdado creó una serie de susceptibilidades entre las que no sólo estuvo implicado el capitán general de El Ferrol, sino también el de Cádiz, don José de Mazarredo, que pretendió, antes que Diosdado fuera a El Ferrol, llevárselo con él a Cádiz. Para Moreno d'Houtlier, la licencia del capitán de Fragata Croquer fue una intriga para birlarle un jefe, por lo que don Diosdado salió para Cádiz con órdenes muy concretas de reincorporarse al *Real San Carlos* antes del día 12 de julio. Orden que no pudo cumplir.

El día 9, la escuadra dio la vela en El Ferrol, con destino al Estrecho, en unión de la división francesa que mandaba Dumanoir. La escuadra combinada iba a proteger a los navíos franceses *Formidable*, *Indomptable*, *Desseix* y a la fragata *Muyron*, que al mando del almiran-

te Linois estaban en la ratonera de Algeciras a punto de sufrir otro nuevo Aboukir, frente al inglés Saumarez, que les cerraba la salida con seis navíos de base en Gibraltar.

En el combate previo franco-inglés, Saumarez se dejó el navío *Annibal*, de 74 cañones, en poder de Linois, pero controlaba la bahía y los barcos franceses no tenían otra defensa que empeñarse en tierra al amparo de las baterías de costa y las cañoneras del capitán de Navío Lodares.

El día 12, de madrugada, la escuadra combinada llegó a Algeciras y en la misma fecha, alistados los barcos de Linois en un tiempo inverosímil, salieron para Cádiz a la misma hora que abuelo Diosdado se encontraba, camino de Algeciras, barqueando el caño Zurraque entre Chiclana y la isla de León.

Moreno d'Houtlier se trasladó a la *Sabina* y salieron franceses y españoles con viento contrario a la vista de la escuadra de Saumarez arrumbando a Cádiz. Los navíos españoles, en formación de línea de frente, ocupaban la retaguardia, después del retraso que supuso el remolque del *Annibal* por la fragata *Indiana*, que no pudo doblar punta Europa. Anocheció, tanto avante con punta Camero, haciendo rumbo para desembarcar al océano con viento cerrado de popa, con la escuadra inglesa en la estela a cuatro o cinco millas.

Aprovechando la noche, Saumarez ordenó al navío *Superb*, sumamente velero, que atacase la retaguardia combinada apagando las luces para no ser visto, y así se situó entre el *Real San Carlos* y el *San Hermenegildo*, descargando las baterías de los dos costados, para, inmediatamente, dar una fuerte orzada, atravesarse y evitar la respuesta. En el momento se incendió el *Real San Carlos*, que descargó sus baterías de estribor para contestar al enemigo y así se enzarzó con el *San Hermenegildo*, combatiendo al cañón hasta llegar al abordaje. El error fue irremediable: los barcos abarloados, antes de que las dotaciones reaccionaran para apagar el fuego, volaron, al prenderse la santabárbara, con dos mil hombres.

Abuelo Diosdado, ya cerca de Vejer, pudo oír la explosión de su propio barco, que tuvo lugar frente a la desembocadura del caño de Sancti Petri. Tres días después apareció por Cádiz y su propio almirante, que lo daba por muerto en el *San Carlos*, le formó expediente para que justificara su ausencia a bordo en tan señalada fecha.

El legalismo, poco airoso, manchó la hoja de servicios de don Diosdado, ya más que retrasado en su carrera, con compañeros más modernos que él mandando escuadras y Departamentos. No obstante, ascendió a capitán de Navío, por los buenos oficios de Mazarredo, el mismo año que tuvo lugar el combate de Trafalgar. ■ Pórtico y selección: JOSE ASENJO SEDANO.

El TIEMPO en la MAR



Por FERNANDO MEDINA

CLIMATOLOGIA MARITIMA PARA EL MES

Muchos temporales, como en cierto modo es lógico, a lo largo del pasado mes de enero por la mayor parte de las zonas marítimas de responsabilidad española. Exactamente, entre temporales y rachas atemporadas, hubo veinticuatro días.

Se inició el mes con intervalos de temporal del NW en el Cantábrico oriental, los cuales —al día siguiente— se extendían también al golfo de León. El 3 amainaban en el Cantábrico, pero —desde el golfo de León— se extendían hasta Menorca y zonas mediterráneas situadas al E del meridiano 05E. Por otro lado, se registraban rachas atemporadas del Poniente al N del paralelo 46N y al W del meridiano 08W.

El día 4 solamente aparecían rachas atemporadas de Poniente al S de Irlanda. El 5 amaneció con intervalos de temporal del NW en un radio de 200 millas alrededor del punto 49N-10W, si bien —ya por la tarde— los vientos adquieren fuerza de hasta 8 Beaufort al N del paralelo 41N y entre los meridianos 15 y 21W. Calma relativa hasta el día 9, fecha en que se registra temporal de componente N en un radio de acción de unas 200 millas alrededor de 49N-09W, por causa de una depresión de 1.012 mb que se centra en 50N-10W.

Al día siguiente discurren los vientos con fuerza 6 a 8 Beaufort (y localmente 9) entre los meridianos 00 y 10W y al S del paralelo 50N. La razón sigue estando en la mencionada depresión de 1.012 mb que ahora aparece en 46N-02W. Además se registran intervalos de temporal de Poniente en Alborán. El 11 solamente se localizan rachas atemporadas del NW en el golfo de León y zona de Baleares. El 12, intervalos de temporal del NE entre los paralelos 36 y 44N y los meridianos 09 y 15W, continuando —por otro lado— las rachas atemporadas del NW en el golfo de León.

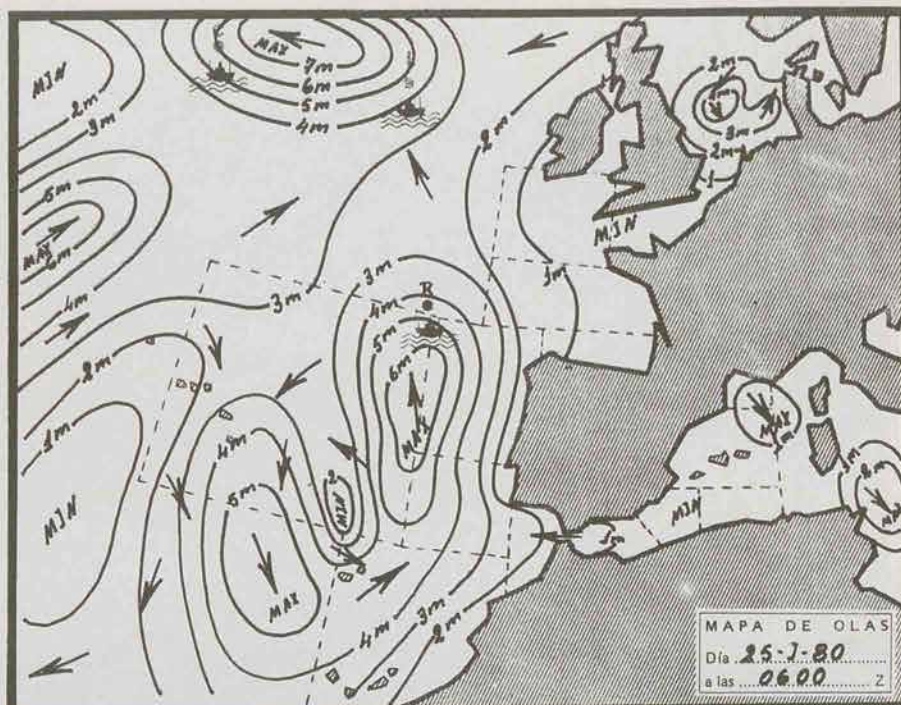
El día 13 se registran vientos de fuerza 7 a 9 Beaufort al W del meridiano 28W y entre los paralelos 31 y 44N e intervalos de temporal del NE entre los meridianos 09 y 15W y los parale-

los 36 y 40N, en el golfo de León, en las Baleares y —de Levante— en el Estrecho. Al día siguiente aparecen vientos de fuerza 6 a 8 Beaufort entre los paralelos 36 y 43N, el meridiano 15W y las costas occidentales de la Península, los cuales se extienden también al golfo de Cádiz y a la embocadura del Estrecho.

Media el mes con intervalos de temporal del W al NW en las zonas mediterráneas situadas al N del paralelo 41N y del NE (con rachas de 7 a 8) entre Irlanda y el N de las Azores. El 16 aparecen rachas atemporadas de Poniente en San Vicente y del NW en el golfo de León. El 17, intervalos de temporal de Poniente en el mar de Alborán. Calmas el 18 y rachas atemporadas del NW —el 19— al N del paralelo 43N y al W del meridiano 18W. La causa está en una profunda depresión, de 976 mb, que se centra en 61N-23W.

Nada de particular el 20 y temporal de Poniente —el 21— entre los paralelos 44 y 50N, el meridiano 25W y las costas europeas. Está provocado por una depresión de 972 mb centrada en 52N-11W. El día 22 aparecen vientos de fuerza 7 a 8 (y localmente 9) al N del paralelo 45N y al W del meridiano 25W. El 23, rachas atemporadas de Poniente entre los paralelos 45 y 51N, el meridiano 15W y las costas europeas, provocadas por una depresión de 980 mb que aparece sobre las islas Británicas.

Calma el día 24. Pero, sin duda por aquello de que tras ésta viene el temporal, al día siguiente se registran vientos de componente S de fuerza 7 a 8 en alta mar de Finisterre y San Vicente y rachas atemporadas, también de componentes S, entre Madeira y las Canarias. Todo tiene su origen en dos depresiones y un anticiclón. Este centrado sobre el N de África y aquellas —de 992 mb— en el mar del Norte y en 37N-21W. A este día, precisamente, corresponde el mapa de olas del grabado adjunto y que, a nuestro juicio, es el más significativo de los analizados, durante el pasado enero, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Claramente se aprecia en él fuerte



MAPA NUMERO 1.—Carta de oleaje más significativa de las analizadas, durante el pasado enero, por la Sección Marítima del Instituto Nacional de Meteorología. Corresponde, como observan, a las 0600 Z del día 25.

marejada a mar gruesa en las mitades E de Finisterre y San Vicente, en la mitad SE de Canarias y en la NW de Azores, al tiempo que la mar muy gruesa a arbolada se extiende por el resto de las zonas mencionadas.

El día 26 hay temporal de NW en un radio de acción de unas 200 millas alrededor del punto 30N-20W y del SW al S de las Canarias, quedando durante tres días más —27, 28 y 29— en rachas atemporadas de componentes S entre los paralelos 48 y 55N, el meridiano 20W y las costas europeas, frecuentes temporales —además— de Levante en el estrecho de Gibraltar.

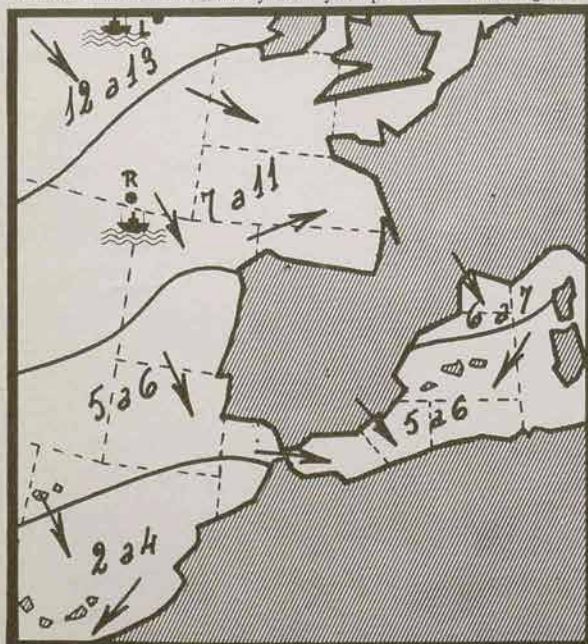
Los dos últimos días de enero predominan los vientos muy encalmados —salvo cosas muy locales— por todas las zonas.

Y en el capítulo de pronósticos medios para este mes de febrero, vean —en primer lugar— la previsión de temporales (mapa número 2), advirtiéndole que van expresados en número de días, indicando las flechas —por otro lado— la dirección predominante del viento cuando éste sopla con fuerza 7 Beaufort o más. Como es natural, se incrementa —con respecto a enero— el número de días de temporal.

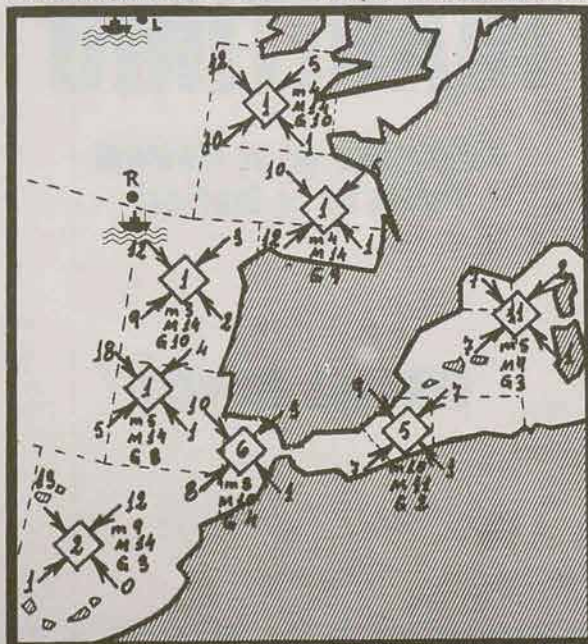
El mapa número 3 esquematiza el estado medio previsto de la mar y de su dirección dominante para febrero. Como siempre, las flechas que inciden en cada uno de los lados del rombo, en cada zona, indican el número de días en que la mar provendrá del correspondiente cuadrante (N a E, E a S, S a W, W a N), mientras que la cifra del centro indica el de días de mar llana. Los que, al totalizar, faltan en algunas zonas

hasta completar los veintinueve de que consta este bisesto febrero, corresponden a direcciones confusas. Por otro lado —debajo o a la derecha de cada rombo—, aparece la media mensual prevista de días de mar rizada a marejadilla (olas de hasta un metro), representada por una "m"; de marejada a fuerte marejada (dos a tres metros), simbolizada por una "M", y de mar gruesa o más (cuatro metros en adelante), expresada por una "G". También a este respecto tiene plena validez cuanto antes decíamos con respecto a la dirección de las olas, pero aplicado ahora —naturalmente— a la altura prevista de las mismas: que los días que, al sumar, faltan en algunas zonas hasta completar los veintinueve que trae este febrero, corresponden a oleajes confusos o intermedios.

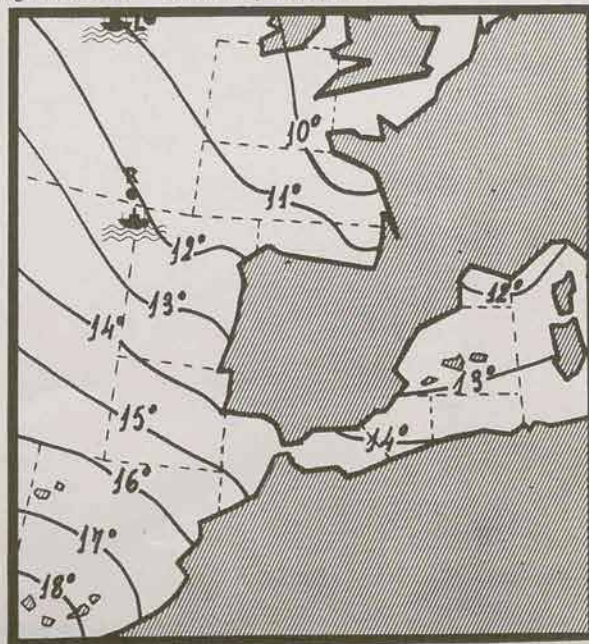
Para terminar, el mapa número 4 muestra, de modo bien palpable, el reparto de las temperaturas medias del agua del mar en superficie previsto para el mes en curso. En general, con respecto al pasado enero, se aprecia un incremento de un grado. Y ello es perfectamente lógico, pues bien saben nuestros habituales lectores que las temperaturas superficiales del agua del mar suelen ser ligeramente superiores a las de la masa de aire situada inmediatamente por encima. Y los pronósticos para febrero son de temperaturas (del aire) totalmente normales para la época que corre. En cuanto a las precipitaciones —y ya para terminar—, serán fuertes en Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, Azores y San Vicente, y más bien ligeras en Cádiz, Alborán, Palos, Argelia, Baleares, León, Canarias y Sahara. ■



MAPA NUMERO 2.—Previsión de días de temporal para el mes de febrero. Las flechas indican la dirección prevista de los vientos dominantes en días de temporal.



MAPA NUMERO 3.—Estado medio previsto de la mar y dirección del oleaje para el mes de febrero en curso.



MAPA NUMERO 4.—Isotermas medias del agua del mar en superficie previstas para el presente mes de febrero.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

(Integrada en el Instituto
Social de la Marina)

FUNDADA EN 1927

Le ofrece experiencia, confianza y seguridad